Nr. 16. Kraków, dnia 15 Grudnia 1896. Rocznik I.

Adres Redakcyi i Administracyi
ulica Floryańska L. [illegible]
I. piętro.

Wszelkie listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, [illegible]

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się

Listy reklamacyjne niepieczętowane nie podlegają opłacie

Kuryer Kolejowy
Organ galicyjskich kolejarzy

[illegible]
W Krakowie:
(bez odsyłki)
[illegible]
półrocznie . — „ 60 „
[illegible]
W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „
W Niemczech:
[illegible]
We Francyi:
rocznie . . . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie w Biurze dzienników Plac Maryacki L. 2.

Wychodzi 1 i 15 każdego [illegible]

L. 26801.

W Imieniu Jego Cesarskiej Mości.

C. k. Sąd krajowy jako prasowy na wniosek c. k. prokuratora państwa w myśl § 493 p. k. orzekł, że treść następujących artykułów umieszczonych w Nrze 15 „Kuryera Kolejowego“ z daty Kraków 1 grudnia 1896 zawiera przedmiotową istotę, a mianowicie: a) artykułu z napisem: „W sprawie konfiskaty“ (str. 1) przekroczenia z § 22 ust. pras., zaś b) artykułu z napisem „Przegląd“ w ustępie od słów „Dzień 15 listopada“ do... „Stojałowskiego lub socyalistów“ — występków z §§ 300 i 305 u. k. konfiskata zatem tego numeru zostaje zatwierdzona, cały nakład ma być zniszczony i rozszerzanie inkryminowanego artykułu i ustępu zostaje wzbronione.

Powody: Po ogłoszeniu uchwały sądowej, zatwierdzającej konfiskatę Nr. 14 „Kuryera Kolejowego“, autor w artykule pod a) naprowadza dodatki i uwagi, do treści tego ogłoszenia się odnoszące, w czem mieszczą się znamiona przekroczenia z § 22 ust. pras. zaś w ustępie pod b) omawiając powody przyaresztowania ks. Stojałowskiego przez wydrwiwanie stara się pobudzić do pogardy przeciw zarządzeniom władzy sądowej, w czem mieszczą się znamiona występku z § 300 u. k., a nadto usiłuje usprawiedliwić ustawą zabronione czyny tak ks. Stojałowskiego, jako też kolejarzy, którzy udaremnili jego przyaresztowanie, co stanowi przedmiotową istotę występku z § 305 kk.

Kraków dnia 5 grudnia 1896.

Morelowski.

Z numerem niniejszym kończy się kwartał naszego wydawnictwa, wszystkich zatem prenumeratorów kwartalnych upraszamy o odnowienie przedpłaty, która wynosi 35 ct.

Administracya.

System oszczędnościowy.

Mieliśmy już nieraz sposobność napiętnować stanowczo system, panujący na austryackich kolejach, a polegający na dziwnego rodzaju oszczędności ze strony rządu. Wykazywaliśmy już nieraz całą ohydę podobnego postępowania, które tam właśnie, gdzie potrzeba najmniej tego wymaga, wprowadza nader skrupulatne oszczędzanie, a gdzieby go najwięcej żądać należało, tam nie zna miary hojności. Całą tę sprawę systemu oszczędnościowego uważamy jednak za tak ważną, tak dla naszego rządu wogóle, a dla jego stosunku do robotników w szczególności, charakterystyczną, że nie możemy pominąć ani jednej sposobności do przytoczenia nowych ciągle dowodów na słuszność naszego zapatrywania. C. k. dyrekcye kolejowe starają się niestety o dostarczanie nam do tej sprawy bogatego materyału. Nasza krakowska dyrekcya nie pozostaje naturalnie w tyle za innemi; w ostatnich czasach stała się ona nadzwyczaj płodną w rozmaite „erlassy“ i „autrufy“ i t. d. i t. d. Jedno z takich rozporządzeń leży właśnie przed nami z datą 4-go grudnia 1896 l. 55.700 IV i z wybitym na czele wielkiemi czerwonemi literami wyrazem: „Wichtig“ „ważne!“ Podajemy je w dosłownem tłómaczeniu:

Rozporządzenie.

Do konduktorskich stacyj domicylnych: Kraków, Podgórze-Płaszów, Sucha, Nowy Sącz i Jasło, jakoteż do wszystkich stacyj dyspozycyjnych i do pp. kontrolorów [illegible]

(W sprawie pomocy manipulacyjnych konduktorów pociągów towarowych).

Doszło się do przekonania, że częstokroć przydawanie pomocniczych bremzerów staje się koniecznem tylko dlatego, że konduktorowie manipulacyjni przychodzą do służby ubrani nieodpowiednio do pory roku i nie dają się wówczas użyć jako bremzerzy, jakkolwiek zestawienie pociągów nie usprawiedliwia użycia przy manipulacyi.

Ponieważ w takich razach wyrastają z przydania pomocniczych bremzerów nieusprawiedliwione ni- [illegible] wych, przeto wzywa się wszystkich konduktorów, przeznaczonych do służby manipulacyjnej przy pociągach towarowych, aby jawili się przy pociągach zawsze odpowiednio do pory roku ubrani i aby jako „zugsführerzy“ żądali pomocniczych bremzerów tylko w tych wypadkach, w których rodzaj i zestawienie pociągu wymagają koniecznie użycia osobnego manipulanta.

O wypełnianiu tego polecenia będę się dowiadywał od organów kontroli, a zugsführerzy, którzy bez potrzeby użyją pomocy bremzerów, mają uiścić przepisane odszkodowanie. Za c. k. dyrektora kolei państwowych:

Horoszkiewicz.

Dla nieznających bliżej sprawy winniśmy kilka słów wyjaśnienia. Otóż teraz jest tak, że z powodu nadmiaru pracy, jaki leży na barkach kierownika pociągu, zajętego przy towarowych ociągach, dodaje mu się jednego konduktora do pomocy, t. zw. manipulanta. Dzielą się oni pracą w ten sposób, że jeden zajmuje się manipulacyą frachtową, drugi musi uważać na cały ruch pociągowy, na krzyżowanie itd. itd. Trudno rzeczywiście wymagać, aby jeden człowiek był odpowiedzialnym za te wszystkie czynności, aby jeden wszystko sam zrobił, wszystkiego doglądał. Przytem pamiętać należy i o tem, z jakichto ludzi rekrutują się przeważnie ci t. zw. manipulacyjni konduktorzy: są to już po największej części ludzie starsi, którzy 10, 15, a nawet 20 lat przepędzili w ciężkiej służbie, a więc nie dziw, że już podostatkiem sił nie mają. Było więc rzeczą zupełnie naturalną, zupełnie zrozumiałą z każdego punktu widzenia, że każdemu takiemu Zugsführerowi dodano jeszcze jednego człowieka do pomocy. Przytoczony powyżej „erlass“ c. k. świetnej dyrekcyi znosi za jednym zamachem cały ten „przywilej“. Podług zdania c. k. dyrekcyi okazuje się zupełnie zbyteczną jakakolwiek pomoc, jest to „niepotrzebny wydatek“.

Brutalna nieludzkość, jaka przebija się z tego rozporządzenia, przechodzi wszelkie granice! Któż lepiej od dyrekcyi może znać cały ten ogromny ciężar, jaki wskutek powyższego zakazu spada na głowę jednego człowieka? Któż lepiej od niej może znać fizyczną wprost niemożliwość spełniania przez jedną osobę tych wszystkich trudnych czynności, jakie są przywiązane do urzędu manipulacyjnego konduktora? Przewidziała to najwyraźniej instrukcya 39, kiedy powiada, że w razie, gdyby nie było manipulanta, ma być dodanym kierownikowi pociągu bremzer do pomocy — bo dwóch czynności naraz spełniać nikt nie jest w stanie. Któż wreszcie będzie odpowiedzialnym za bezpieczeństwo publiczne?

A jeśli się przytem zdarzy to, cośmy już powiedzieli, że tym konduktorem jest często, stary, schorzały człowiek, to doprawdy słów nie znajdziemy na określenie podobnego postępowania wobec ludzi, którzy zdrowie swoje sterali w służbie rządowej! Po 10 lub 20 latach psiej pracy (bo przecież taką jest praca każdego robotnika kolejowego) daje się im na starość najcięższą służbę, każe się spełniać funkcye bremsera, narażać się na chorobę i na śmierć nawet! Oto jest „ubezpieczenie na starość“ na państwowych kolejach! Zamiast przeznaczyć tym ludziom możliwie najlżejszą robotę, nakłada się na nich takie jarzmo roboty, które nawet młodemu, silnemu człowiekowi dałoby się porządnie odczuć.

Mógłby ktoś, nie znający dobrze stosunków, albo taki, któremu przepisy służbowe zamydlą oczy, mógłby powiedzieć, że przecież ów konduktor ma po pracy 12 godzin wypoczynku, co už nadto wystarcza do nabrania sił do dalszej roboty, — a więc wobec tego może konduktor należycie spełniać swoje czynności i zbytnio się nie wyczerpie. Otóż pominąwszy już, że taki rozkład pracy jest bardzo zły, zauważyć musimy, że te 12 godzin wypoczynku istnieją tylko na papierze. Otrzymaliśmy w tym względzie bardzo dokładne wiadomości, bo od samych konduktorów, i z nich okazuje się, że te 12 godzin redukują się w rzeczywistości zazwyczaj do 6. Bo pociągi towarowe spóźniają się zwykle o 2, 3 godziny, a tak samo najmniej 3 godziny przed odjazdem pociągu konduktor musi już być na miejscu; cały zaś ten czas, wynoszący zatem do 6 godzin, bywa zaliczanym również do wypoczynku, a jest w rzeczywistości czasem pracy.

Tak więc i ten wypoczynek odpada, i teraz dopiero możemy mieć dokładne pojęcie o tem, jaką jest praca tych ludzi! Jeszcze kiedy tak, jak dotychczas, praca ta zasadzała się na spisywaniu rachunków, przyczem konduktor siedział w zamkniętym wagonie, nie była ona tak bardzo dotkliwą. — Obecnie nowy zakaz ck. dyrekcyi zmusza konduktorów do siedzenia podczas jazdy w otwartej budce, gdzie się jest narażonym na wszystkie szkodliwe wpływy powietrza, na przeciągi, śniegi, mrozy, wilgoć itd. itd. To też trzeba doprawdy nieludzkiej bezwzględności do wydawania podobnych ukazów!

Szukając jednak za pobudkami omawianego rozporządzenia, znajdujemy, ku niemałemu zdziwieniu, na samym początku zdanie, że „konduktorzy manipulacyjni przychodzą do roboty, ubrani nieodpowiednio do pory roku...“, więc — czytamy trochę dalej — wzywa się ich, „aby przychodzili ubrani odpowiednio do pory roku“.

A więc to o samych konduktorów chodzi dyrekcyi krakowskiej, o ich zdrowie, i dlatego to każe im się w zimie ciepło ubierać? O, doprawdy, jakaż to ojcowska pieczołowitość ze strony świetnej dyrekcyi! I ci niegodziwi socyaliści pomawiają ją o brak uczuć ludzkich!.... Ale nie dajmy się uwieść pierwszemu wrażeniu, — przypatrzmy się lepiej „erlassowi“, a przekonamy się, że pod tym płaszczykiem troskliwości kryje się najobrzydliwsze sobkostwo?

Bo oto jest myśl tego rozporządzenia: nieodpowiednie ubieranie się konduktorów powoduje przyjmowanie „aushilfsbremserów“, a to znowu naraża na niepotrzebne koszty zarząd kolei państwowych!

I oto wyłazi szydło z worka! „Te niepotrzebne koszty“, wieczna śpiewka wszystkich dyrekcyj kolejowych, skłoniły naszą dyrekcyę do wydania owego rozporządzenia. A więc znowu oszczędność! Znowu ten słusznie znienawidzony system oszczędnościowy! My rozumiemy już całkiem dokładnie znaczenie tego wyrazu na kolejach. Osławiona owa oszczędność nie pochodzi bynajmniej z rzeczywistej troskliwości o dobro państwa, oznacza ona tylko odejmowanie niższym na korzyść wyższych. W tym wypadku znaczy ona jeszcze coś więcej. Jest to zmniejszanie niższego personalu służbowego, umniejszanie ilości służby w czasie, kiedy wołanie o jej pomnożenie staje się coraz głośniejszem! Jakie są skutki tego oszczędzania, wykazywaliśmy już nieraz: przeciążenie pracą, konieczna niedbałość ze strony wycieńczonej służby, narażanie na szwank bezpieczeństwa publicznego! Na to wszystko nie zwraca uwagi świetna dyrekcya i w omawianym wypadku odrzuca cały szereg niezbędnych robotników, bo utrzymywanie „naraża zarząd na straty!“ A możeby tak zmniejszyć falangę rozmaitych dyrektorów, naczelników, kontrolorów (grających często tylko rolę szpiclów kolejowych)? Pewnieby na to szanowni pp. dyrektorowie nie chcieli zezwolić? Utrzymywanie szeregów próżnujących „grubych ryb“ nie stanowi niepotrzebnego wydatku dla państwa, ale zwiększenie personalu służbowego, które stało się koniecznym wymogiem wobec rozwoju ruchu kolejowego, — to „narażanie na niepotrzebne koszta.“ I z tego to wychodząc zapatrywania, c. k. dyrekcya krakowska zwala obecnie ogromny ciężar na barki biednych konduktorów, usuwa osobnych bremserów, — byleby tylko oszczędzać!

Rozporządzenie to dostarcza nam jeszcze jednego powodu do domagania się zniesienia owego systemu. Będzie ono dla nas nowym bodźcem do tego, abyśmy coraz energiczniej i natarczywiej wołali: Precz z systemem oszczędnościowym! Precz z obłudną oszczędnością!

Egzaminowani murzyni.

Jużto szeroko sławione reformy p. Bilińskiego, na kolei państwowej wprowadzone, zrobiły formalne fiasko. Znany jest dobrze wyrafinowany wyzysk, jakiego się dopuszcza zarząd kolei na robotnikach warsztatowych z powodu stabilizacyi. Drugą taką zbawienną reformą (czytaj blagą) jest zaprowadzenie t. zw. „egzaminów przyjęcia“ (Aufnahmsprüfungen). Według pragmatyki, każdy służący, lub podurzędnik, służbę urzędnika ruchu pełniący, skoro zda wspomniany egzamin, winien być mianowany urzędnikiem.

Wielu licho płatnych ruchowców zapożyczało się, ostatnich sił dobywało po ciężkiej służbie, aby przygotować się do tego egzaminu. Za protekcyą dopuszczeni, złożyli egzamin w liczbie kilkunastu. Po tych trudach i kosztach, w naiwności swej licząc na uczciwość przełożonych, spodziewali się przy najbliższym awansie mianowania na asystentów. Lecz nadare-

innie! Na liczne prośby i pytania odpowiadano im: „brak kredytu, brak wolnych miejsc stoi na przeszkodzie".

Przypatrzmy się bliżej tym motywom ze stanowiska etyki: „Brak kredytu" — to znaczy, że ministerstwu kolei za mały budżet Rada państwa przyznała. Zapytajmy p. Guttenberga: „A czy pan prosiłeś parlament o podwyższenie budżetu na polepszenie płacy funkcyonaryuszom?" Otóż nie!

Drugim „argumentem" jest brak miejsc wolnych. Jest to publiczne oszustwo, ale przez ustawy karne nie ścigane. Brak miejsc? lecz dla kogo? czy kolej nie potrzebuje wogóle więcej funkcyonaryuszów, czy też nie ma miejsc dla „lepiej" płatnych? Czy można podobne brednie stosować do ludzi, którzy przez kilka, a nawet kilkanaście lat bez przerwy pełnią służbę ruchową? Wszak ich nie odprawiają jako służących, tylko urzędnikami nie chcą mianować. Dla nas więc argumenty te tak się przedstawiają: zarząd kolei państwowych dopuszcza się haniebnego wyzysku, ponieważ ludziom ukwalifikowanym nie chce dać wedle pragmatyki należącej im się płacy, a natomiast zmusza do ciężkiej pracy za lichą płacę.

Mistrzynią w tem wyzyskiwaniu jest dyrekcya krakowska. W obrębie jej jest dwudziestu służących, którzy zdali wszystkie egzamina, złożyli t. zw. „Aufnahmsprufung", służą już po kilkanaście lat przy kolei, a zmuszeni są pełnić służbę urzędników ruchu za płacę służącego. Jest to bezczelny wyzysk kazać dwom osobom, równo ukwalifikowanym, służyć przy ruchu — jednemu za 400 złr., a drugiemu za 1200 złr.

Pan Kolosvary, bawiąc się w politykę, pije razem z ks. biskupem **Łobosem** na pomyślność „zwalczania socyalizmu". Otóż, panie radco dworu, nie wiwatami, lecz uczciwem postępowaniem staraj się zaskarbić względy u podwładnych, a jak długo nas będziecie przy awansie pomijać, tak długo niechęcią płacić będziemy ku wam, a każdy taki „wiwat" z pogardą przyjmować.

Na domiar nietylko, że służących, którzy zdali egzamin wstępny „Aufnahmsprufung", nie mianują asystentami, lecz jeszcze, wbrew przepisom pragmatyki, nie awansują na podurzędników. Kto z nas zdał egzamin wstępny, ten 550 złr. nie dostanie, a kto nie ma egzaminu, ten awansuje bodaj na podurzędnika. Tak p. Kolosvary wraz z p. Abdermanem, Horoszkiewiczem i Szukiewiczem stosują przepisy! Nietylko więc, że nie robią nas asystentami, lecz nawet należnych 50 złr. co pięć lat nie dają!

Reforma p. Bilińskiego pod rządami p. Guttenberga przyniosła dotkliwe straty i krzywdy ruchowcom.

Protest ten przeciw niegodziwemu postępowaniu, jakiego się dyrekcya, wbrew pragmatyce, dopuszcza, zechce umieścić Szanowna Redakcya. *Egzaminowany murzyn biały.*

Stosunki na kolejach włoskich.

Sposób prowadzenia włoskich kolei państwowych jest jednym z najlepszych dowodów braku siły rządzenia, który jest wogóle właściwym włoskiemu państwu. Podczas gdy w innych państwach jest nierzadkim wypadkiem, a w niektórych wprost regułą, że prywatne koleje przechodzą pod zarząd państwa, to włoskie państwo jest technicznie i moralnie niezdolnem, objąć kierownictwo ruchu na swoich własnych liniach. Włoskie państwowe koleje oddano na podstawie układu z r. 1881 prywatnym przedsiębiorstwom pod zarząd i zupełnie w ten sam sposób, w jaki wydzierżawia się we Włoszech ściąganie państwowych podatków prywatnym przedsiębiorcom. Państwo nie przypisuje swoim własnym urzędnikom ani chęci, ani zdolności do strzeżenia jego interesu w tych przedsiębiorstwach z takim naciskiem, z jakim pilnuje prywatne przedsiębiorstwo swojego; dlatego też przenosi ono układ z prywatnemi towarzystwami, na którym, mimo zysku, ofiarowanego tym towarzystwom, przecież uważa, że lepiej wychodzi, niż przy własnym zarządzie.

Powodem zaś tego, że te prywatne towarzystwa (adryatyckie, śródziemne i sycylijskie) nie mogą ciągnąć wielkich zysków z powierzonego im zarządu kolejową siecią we Włoszech, jest to, że w r. 1881 oddano im w zarząd nietylko istniejące już linie, ale nałożono też na nie obowiązek każdą nowo mającą wybudować się linię wziąć pod swoje kierownictwo. Nowe te linie przychodzą do skutku przez szachrajski interes między ministerstwem a członkami parlamentu, albo między rozmaitemi grupami parlamentu. Posłowie czynią zależnem poparcie swoje dla ministerstwa od udzielenia koncesyi na budowę linij kolejowych w swoich okręgach wyborczych i użyczają sobie nawzajem, grupami, najniedorzeczniejszych linij kolejowych, obowiązując się zato do wzajemnych usług. O stacye na każdej poszczególnej linii rozpoczyna się handel na nowo; linia musi nieraz, aby zadowolnić interesy jednego lub drugiego posiadacza dóbr, opisywać najdziwaczniejsze krzywizny. Skutkiem tego zwiększają się nieraz koszta budowy dwa-, trzy-, a często pięciokrotnie. Wszystkie te linie muszą wziąć na siebie owe towarzystwa, tak że pociągi z próżnemi zupełnie, bez osób i towarów, wagonami są całkiem zwykłem zjawiskiem.

Rozumie się, że towarzystwa owe starają się w inny sposób wynagrodzić sobie straty, które ponoszą przez objęcie w swój zarząd nie opłacających się zupełnie linij. Najbliższą ofiarą tych ich starań staje się **służba kolejowa**, której położenie jest bardzo niekorzystne, chociaż przy zawarciu układu w r. 1881 rząd zastrzegł kilka pożytecznych przepisów na korzyść urzędników i robotników. Naruszenie tych przepisów, jakoteż wogóle sposób, w jaki te towarzystwa wypełniają swoje zobowiązania wobec państwa, są teraz przedmiotem państwowej ankiety kolejowej.

Jakiekolwiek będą jednak wyniki tych urzędowych badań, w każdym razie obecny stan kolei żelaznych we Włoszech nie da się w żaden sposób utrzymać. Państwo musi nareszcie przygotować się do objęcia w własny zarząd całej sieci kolejowej. Jak zresztą konieczną jest rzeczą, aby użyteczność włoskich kolei wzrosła i przystosowała się do potrzeb europejskich, świadczy fakt, że szwajcarscy eksporterzy grożą, że towary swoje będą przewozić nie przez Genuę, lecz przez Marsylię, jeśli nie zaradzi się brakowi wagonów na włoskich kolejach.

PRZEGLĄD.

Naruszenie nietykalności poselskiej. Pod tym napisem umieszcza wiedeńska „Arb-Ztg", następujące uwagi: „Mieliśmy już sposobność przedstawić naszym czytelnikom osławionego krakowskiego prokuratora, który konfiskuje nietykalne mowy poselskie. Ale tego oryginalnego urzędnika przewyższył jeszcze tamtejszy trybunał prasowy, który konfiskatę w rzeczywistości zatwierdził. Pismem z dn. 21 listopada l. 25658 sąd zatwierdził konfiskatę dwóch miejsc artykułu „Organizacya kolejarzy przed parlamentem" w numerze „Kuryera Kolejowego" z dn. 15 listopada, chociaż są one dosłownem tłómaczeniem interpelacyi, wniesionej w radzie państwa 6 listopada. Odnośne miejsca znajdują się w stenograficznym protokole na str. 26991 i 26992. Przytem pomyłka ze strony prokuratora jest całkowicie wykluczona, bo artykuł rozpoczyna się wyraźnie słowami, „że skonfiskowany artykuł „Eisenbahnera" był przedmiotem interpelacyi posła Pernerstorfera, „którą" — powiada dosłownie krakowski „Kuryer" — „podajemy poniżej naszym czytelnikom". Prokurator nie mógł mieć zatem żadnej wątpliwości, że pismo podało wiarygodny odpis parlamentarnych obrad, i sąd musiał to również uznać, pominąwszy już, że w razie wątpliwości powinien był przed zatwierdzeniem konfiskaty zajrzeć do stenograficznych protokołów. Zachodzi więc tu bezprzecznie wypadek naruszenia nietykalności poselskiej, i jesteśmy bardzo ciekawi, jak parlament będzie umiał jej bronić wobec prokuratora, p. Wędkiewicza, i sędziego, p. Morelowskiego. Jeszcze ciekawszym być można, jak potrafi usprawiedliwić p. Gleispach jawne naruszenie ustawy, bo decyzya sądu stała się już „prawomocną", co bynajmniej nie wyklucza tego, że jest zupełnie bezprawną. Przy tej sposobności można zresztą zrobić zajmujące spostrzeżenie. Artykuł ten został w „Eisenbahnerze" w całości skonfiskowanym. W Krakowie prokurator skonfiskował w nim tylko dwa ustępy. Czyż nie jest więc widocznem, że całe postępowanie konfiskacyjne jest samowolą bezgraniczną".

„Eisenbahner", pismo fachowe, wychodzące w Wiedniu, stało się nagle w oczach ministra skarbu Bilińskiego pismem politycznem. Rzecz mianowicie idzie o to, że pismo polityczne musi opłacać stempel dziennikarski, a zawodowe jest uwolnione od tego ciężaru. Ażeby więc dokuczyć naszemu bratniemu organowi, zrobiono z niego pismo polityczne i nałożono stempel. W chwili zatem, kiedy w parlamencie posłowie uchwalają wniosek, wypowiadający konieczność zniesienia stempla, kiedy wszyscy rozsądni i uczciwi ludzie w całem państwie wołają: „znieść stempel dziennikarski!" — w takiej chwili nakładają na nasze pismo ten znienawidzony podatek! Ma to być środek do uciemiężenia socyalistycznego organu austryackich robotników kolejowych, który już tyle razy zalał sadła za skórę p. ministra Guttenberga. My tylko uśmiech pogardy i litości możemy mieć dla ludzi, którzy takiemi sposobami usiłują zgnieść potężniejący ciągle ruch wśród służby i robotników kolejowych! Pismo „Eisenbahner" zbyt silną ma już podstawę, aby je miały trwożyć zakusy kolegów p. Guttenberga. Z pogardliwem wzruszeniem ramion przejdzie ono do porządku dziennego nad tym nowym wykwitem fiskalizmu austryackiego.

Minister Biliński ma jakiś niewytłomaczony pociąg do bogatych kapitalistów. Przed kilku dniami przedłożył parlamentowi ustawę o podatku giełdowym i przy tej sposobności wypowiedział mowę, pełną wyszukanych grzeczności dla panów giełdziarzy. On, broń Boże, dobrowolnie tej ustawy nie wnosi; sam uznaje, że giełda teraz „źle stoi" i że nie można na nią nakładać podatków. On i cały rząd był i jest zawsze po stronie kapitału i niech nikt przedłożenia rządowego nie uważa za wystąpienie przeciwko kapitalistom. I tak dalej na tę nutę wypowiadał się z niewzruszoną przyjaźnią dla giełdy i giełdziarzy (o czem przynajmniej robotnicy nie wątpili). Dalej wystąpił przeciwko tym, którzy napadają na stronników rządu w rodzaju np. pana von Taussiga. Tu okazał się godnym kolegą ministra generała Guttenberga, który, jak wiadomo, ma również nieprzeparty pociąg do pana von Taussiga i chce mu nawet koniecznie zrobić wspaniały prezent, naturalnie nie z własnej kieszeni, tylko z pieniędzy podatkowych. Dziwne to doprawdy, że obaj ci ministrowie taką sympatyę czują do bogatego p. Taussiga! — A może i nie dziwne?...

Ordynacya książąt Czartoryskich, oto najnowszy dar, ofiarowany naszej Galicyi przez rząd i parlament. Nienasyceni magnaci nie zadawalniają się już samym faktem posiadania niezmierzonych dóbr, chcą jeszcze odrębnego przywileju, któryby im zapewnił posiadanie własności na wieki przy wszelkich warunkach. Do tego celu służą u nas t. zw. ordynacye lub fideikomisy. Dobra, które stanowią fideikomis, nie mogą być sprzedane, ani dobrowolnie, ani drogą licytacyi, nie mogą być rozparcelowane, słowem taka ordynacya daje posiadaczom pewność, że dobra ich pozostaną zawsze niepodzielną ich własnością. W tym wypadku ordynacya ks. Czartoryskich uświęca w ten sposób 19.000 morgów! Takie uprzywilejowanie, już i bez tego potężnej rodziny, wywołało ogromne oburzenie u opozycyjnych posłów naszego parlamentu. Ze zgrozą i słusznym gniewem wyrzucali oni magnateryi polskiej ciasny egoizm, wołając, że w kraju, gdzie 50.000 ludzi umiera rocznie z głodu, gdzie tysiące rodzin wędruje z za morza z powodu braku chleba, w takim kraju nędzy i głodu tworzyć ordynacyę, to wprost zbrodnia! Nasi posłowie polscy puszczali te wszystkie uwagi mimo uszu: z niezwykłą u nich gorliwością wzięli w obronę „świętą" sprawę familii Czartoryskich. W imieniu ich przemawiał naturalnie znowu lokaj szlachciców polskich, Rutowski. Przedstawiał on całą rzecz w taki sposób, jakgdyby ustanowienie ordynacyi było wprost powinnością wobec „zasłużonej" rodziny, która tyle skarbów zebrała w kraju (muzeum Czartoryskich); ordynacya Czartoryskich zapewni krajowi posiadanie tych wszystkich cennych przedmiotów, a więc patryotyzm wymaga, aby ordynacyę uchwalić. I naturalnie uchwalono. Podziwienia godna jest pilność i zapał szanownych posłów klerykalno-szlacheckich, kiedy trzeba było głosować nad tą ustawą. Ci ludzie, których przy głosowaniu nad najważniejszemi sprawami, jak np. podatkami pośredniemi, trzeba wprost gwałtem ściągać z bufetu, tym razem stawili się w komplecie i mimo późnej pory nie chcieli zamknąć posiedzenia, aż ustawę uchwalono w drugiem i trzeciem czytaniu. Więc kiedy trzeba klice szlacheckiej dać co w ofierze, przysłużyć jej się, to wtedy czasu na to poświęcają dosyć, dla ważnych spraw naszych pp. posłów niema. Dobrze i o tem wiedzieć, przy wyborach przyda się nam to znakomicie...

Z życia budnika.

Czy budnik żyje? Czy to nędzne wegetowanie z dnia na dzień można wogóle nazwać życiem? Bo, zaprawdę, kto miał sposobność widzieć choć raz w życiu tę istotę zbiedzoną, na pół żywą, kto miał raz tylko sposobność przyjrzeć się, jak ona jest piłką w ręku nietylko losu, ale, co gorzej, rozmaitych przełożonych, od najniższego zacząwszy, a skończywszy na najwyższym, — ten z pewnością twierdzić będzie stanowczo, że istnienie budnika nie zasługuje wcale na miano życia. Porównują nieraz los dzisiejszego robotnika z losem niewolnika w dalekiej starożytności, i z tego porównania wynikają często wnioski, dla dzisiejszej cywilizacyi wcale niepochlebne. Ale jeżeli kogo z wszelką słusznością nazwać możemy niewolnikiem, to przedewszystkiem tę nieszczęśliwą istotę, noszącą nazwę budnika kolejowego. Los tej części służby kolejowej jest najlepszym dowodem tego, jak puste i nieuzasadnione są frazesy o troskliwości państwa względem wszystkich obywateli. Wszak nikt nie miałby więcej prawa domagać się opieki państwa, jak ci, którzy są jego najpożyteczniejszymi członkami, jego robotnikami. A tymczasem właśnie to państwo, lub raczej jego reprezentacya, rząd, jest wobec robotników najbezwzględniejszym przedsiębiorcą, najsroższym wyzyskiwaczem. Los budników kolejowych będzie kiedyś najtrwalszym pomnikiem hańby dla kapitalistycznego społeczeństwa.

Te myśli same niejako cisnęły mi się do głowy, kiedy mię los niedawno zaniósł przypadkowo do chaty budnika. Było to niedaleko pod Limanową. Wstąpiłem do izby bu-

dnika, ciasnej wilgotnej, gdzie kilkoro dzieci, kaszlących, wychudłych, tuliło się przy piecyku. Już sam ten widok wystarczył mi, ażeby ocenić całą nędzę mieszkańców tej budki. A przecież — któżby uwierzył! — z rozmowy z tym człowiekiem przekonałem się, że obecne jego położenie jeszcze nie najgorsze, że przebył już w swem życiu chwile stokroć gorszej jeszcze nędzy, chwile nieszczęść, pod którem i najsilniejszy mógłby się ugiąć.

Jest już budnikiem od lat 12., a w przeciągu tego czasu 10 razy przenoszono go z miejsca na miejsce, z budki do budki! Te ciągłe przenoszenia narażały go naturalnie ustawicznie na straty i rozmaite przykrości. Żona jego, chorowita osoba, nie mogła przenieść tej ciągłej wędrówki: wilgoć w mieszkaniu, ciężka praca zwaliły ją z nóg; uległa zwykłej chorobie proletaryatu: suchotom. Z nią razem i dziecko najmłodsze opuściło dom rodzicielski. Odtąd sam z pozostałemi dziećmi włóczył się, ulegając kapryśnym skinieniom przełożonych, którzy wyznaczali mu co chwilę inne miejsce pobytu. A jakie to były miejsca! Kiedy był np. w Skawinie, miał przez cały rok pobytu tam budkę, w której deszcz lał się przez dach w lecie, a w zimie śnieg zasypywał piec i kuchnię. Podłoga wskutek tego wygniła zupełnie, a wilgoć i zimno działały zabójczo na zdrowie małych dzieci!

Przestrzeń, należna do niego, wynosiła 32 hektometrów, powinien był więc otrzymać jakieś wynagrodzenie, bo zwykle dawano już temu, kto miał tylko 25 hm. On nie nie dostał, choć sąsiedni budnik, kawaler, otrzymał 5 zlr. tylko dlatego, że przez pułkownika, u którego dawniej służył, miał protekcyę u. p. Kolosváryego. Również nie przeznaczono mu wynagrodzenia za zatrzymanie pociągu, który byłby wjechał na uszkodzoną sztrekę i naraził życie pasażerów i służby! W ogródku przed swoją budką w Skawinie zasadził drzewa owocowe,— darmo jednakże dopominał się zwrotu kosztów, nic mu nie dano, a nawet nie pozwolono mu wykopać drzew przed wyjazdem.

A wyjazd ten nastąpił z dziwnych powodów! On miał zatarg z bezpośrednim swoim przełożonym, naturalnie z jego winy, i wynikiem tego było, że po przeprowadzeniu dyscyplinarki przeniesiono go ze Skawiny do obecnego jego miejsca pobytu.

I teraz jednakże los nie szczędził mu przykrości. Budnik, który miał mu ustąpić miejsca, nie mógł opuścić mieszkania z powodu choroby żony. Musiał więc pojechać na stacyę i tu chciał przenocować w poczekalni. Ale oto zjawił się p. naczelnik i kazał mu się wynosić, mówiąc, że kaszel jego dzieci nie daje spać żonie jego (tj. p. naczelnika) na pierwszem piętrze! Po kilku nocach tułania się dostał wreszcie od p. naczelnika do spania — stajnię. Tu, wśród mnóstwa robactwa, na zgniłej podłodze musiał poniewierać się przez 28 dni! Miał ze sobą w zapas 3 korce ziemniaków, skarb cały dla biednego budnika — i te naturalnie zgniły mu zupełnie. Podał więc prośbę o zwrot kosztów za ziemniaki, ale prośby tej nie uważał p. naczelnik za stosowne podać, gdzie należy. (Znowu jeden dowód na skuteczność zalecanej przez p. Guttenberga „drogi służbowej“ do wręczenia petycyj!). Wreszcie po tych przejściach znalazł się w „swojej“ izbie, której opis podaliśmy już wyżej.

Oprócz tego nieszczęśliwy ten człowiek miał już sposobność kilkadziesiąt razy (!) zapoznać się z pieniężnemi karami! Za co, niech świadczy choćby jeden przykład, że otrzymał 3 zlr. kary za przeszkadzanie dworskim bydlętom robienia szkody na przestrzeni!

Oto koleje życia tego budnika. Dzisiaj po 12 latach ciężkiej służby, cóż ma ten człowiek? Nic, jak tylko nędzę i rozgoryczenie! Choćby dziś nie było socyalizmu na świecie, to samo postępowanie władz, samo bezwiedne nawet odczuwanie krzywd, jakie mu wyrządzono, musiałoby mu stworzyć oczy na to, co się dzieje; musiałoby mu wskazać jasno, jak na dłoni, kto jest jego gnębicielem, kto wyzyskiwaczem. I możemy zaręczyć, że ten budnik wie już o tem doskonale....

Lekceważenie zdrowia służby kolejowej.

Stacya oświęcimska, z powodu wielkiego ruchu towarowego, jest postrachem dla personalu pociągowego, tak z nadmiaru pracy, jakoteż lekceważącego traktowania zdrowia ludzkiego. A już niewątpliwie daje się to najbardziej uczuwać personalowi ciężarowemu kolei państwowej, dla którego tamtejsi urzędnicy nie mają żadnych względów, chyba dlatego, że personal ten składa się z Polaków. Pomimo, że Oświęcim jest miastem polskiem, stacya jednak posiada wybitne cechy germańskie, oprócz bowiem dwóch urzędników, najniższej służby i robotników Polaków — cały zarząd spoczywa w ręku Niemców, którzy traktują Polaków pogardliwie a zachowaniem swojem przynoszą wprost wstyd swej narodowości, do jakiej

Z tego powodu służba kolejowa, prowadząca pociągi z Podgórza do Oświęcimia i biorąca stamtąd pociągi z powrotem, jest narażoną na niesłychaną poniewierkę. Urzędnicy tamtejsi, pełniąc czynności swe nieumiejętnie i pragnąc pobierać jak największe premie (za każdy nadzwyczajny pociąg dostają premie), składają przeważnie pociągi nadzwyczajne, także w porze nocnej. Personal, obsługujący owe pociągi, rzadko kiedy może chwilę odpocząć w Oświęcimiu, ponieważ najczęściej przyprowadziwszy tamże pociąg, musi natychmiast odbierać następny pociąg z powrotem, nie mając nawet czasu na rozgrzanie się w zimie i zjedzenie czegoś celem nabrania sił do dalszej pracy.

Ażeby należycie objaśnić ten system, należy nadmienić, że partye konduktorskie często muszą odprowadzić najpierw dwa lub trzy pociągi z Podgórza do Skawiny i napowrót, zanim pojadą do Oświęcimia, skąd natychmiast odbierają pociągi do Skawiny, gdzie odbywa się ranżyrowanie tychże. Tutaj zaś muszą po kilka lub kilkanaście godzin włóczyć się po stacyi, zanim odjadą wreszcie do Podgórza i po **24-godzinnej służbie**, podczas której nawet posilić się nie mają czasu i nietknięte pożywienie do domu przywożą — mają odpoczynku zaledwie kilka godzin, brak bowiem odpowiedniej ilości personalu pociągowego i niezwykły ruch pociągów sprowadza, że już po kilku godzinach wracają znowu do służby.

Myślałby kto, że za taką ciężką pracę, otrzymują konduktorzy przynajmniej dobre wynagrodzenie w postaci godzinowego. Niestety i tego powiedzieć nie można. Jak zarządy kolejowe służbę umieją wyzyskiwać, wystarczy powiedzieć, że po takiej 24-godzinnej pracy, raptem 8 lub 10 godzin w służbie można sobie policzyć, czas zaś wyczekiwania i spóźniania nie liczy się wcale, a śmiałek, któryby się poważył na coś podobnego, może być pewny surowej kary, lub conajmniej nagany.

Na innem miejscu opiszemy te wszystkie niesprawiedliwości, teraz musimy wrócić do dalszych nadużyć, jakie się dzieją w Oświęcimiu.

Jeżeli wyjątkowo trafi się, że jedna z partyj, przybywszy do Oświęcimia, nie odbiera pociągu zaraz, to i tak nie jest pewną odpoczynku, bo urzędnik, pełniący służbę, awizuje ją do najbliższego pociągu, do którego musi się wyjść przynajmniej na półtory godziny przed odjazdem. Przyszedłszy, po kilkugodzinnem błąkaniu się po placu, dowiaduje się, że pociąg z powodu braku brutta lub rachunków zostaje zmieniony na inny numer, o kilka godzin późniéj odchodzący. Przypuśćmy, że partya przyjeżdża do Oświęcimia pociągiem nr. 1086, który przychodzi o godzinie 6. m. 45. wieczór, urzędnik awizuje ją do poc. Nr. 1093, odchodzącego o godz. 8. m. 40 wieczór — partya zatem nie ma nawet czasu pójść do koszar i zagrzać sobie żywność, tembardziej, jeżeli przybyła poc. 1086 spóźnionym. Zdąża zatem do pociągu, który zanim zostanie złożony, upłynie parę godzin, a wtedy urzędnik zapowiada, że zmienił numer pociągu na nr. 1095, odchodzący o godz. 10 m. 40 wieczór lub na nr. 1073 o godz. 2 m. 4 po północy. Wten sposób musi się być na placu 5 lub więcej godzin, których w służbie policzyć nie można, pomimo, iż nie odpoczywa się wcale.

Nie dziwi nas już, że zarządy kolejowe tolerują takie nadużycia, bo rzeczą ich jest wyzyskiwać każdego, ile się tylko da. Zdumieni jesteśmy raczej obojętnością i apatyą tych, których krwawa praca nie zostaje nawet odpowiednio wynagrodzona. Winni tu są osobliwie kierownicy pociągów, którzy pozwalają się za nos wodzić lada urzędniczynie, i każde jego widzimisię uważają za święty rozkaz i pozwalają służbę i siebie maltretować w tak bezwstydny sposób.

Czas by już był najwyższy, ażeby wszyscy, solidarnie, zażądali od Dyrekcyi ułożenia turnusu, któryby zapewniał wszystkim pewien odpoczynek w Oświęcimiu, dalej, by nie odbierali pociągów z powrotem i nie wychodzili na plac tak długo, dopokąd cały pociąg nie zostanie złożony.

Jakkolwiek dotychczasowe względem służby zachowanie się dyrekcyi nie uprawnia do wielkich nadziei, to przecież powinnaby ona w tym wypadku usunąć te anormalne stosunki, podkopujące zdrowie i życie tylu ludzi, posiadających przeważnie liczne rodziny. Zamiast niesłusznie nakładać na ludzi dotkliwe kary — niech raczej dyrekcya pomyśli wreszcie o przeprowadzeniu bodaj jakich reform, których potrzeba daje się uczuwać gwałtownie.

Ze stacyi w Tarnowie.

Jeżelibym komu miał co złego życzyć, to życzyłbym mu, by choć przez krótki czas był tarnowskim szyberem — panom z dyrekcyi, szczególniej kontrolorowi ruchu i jego zastępcy nawet tego nie — niechby już byli widzami — ale widzami pilnymi, którzyby tylko bez przerwy chodzić za nami musieli, z pewnością więcejby byli czułymi na niedolę naszą i więcej ostrożnymi w karaniu i mniej podobnymi do nadętych pawiów.

Szyberzy tarnowscy są podzieleni na dwie kategorye: jedna obsługuje pociągi, nadchodzące z innych stacyj, druga ustawia pociągi i jest zajętą przy przesuwaniu wozów na torze magazynowym. Los jednych i drugich jest okropny.

Na każdy 12-godzinny przeciąg czasu jest wyznaczonych 6 ludzi, a mianowicie: dozorca wozów, zwany wagenaufseher, oberszyber i czterech szyberów. Ci dzielą się na dwie grupy: jedna ma obsługiwać pociągi nadchodzące ze Lwowa, druga z Krakowa. Na czele jednej staje wagenaufseher, na czele drugiej oberszyber. Obowiązkiem ich jest przestrzeganie porządku, a więc mają pilnować, by zwrotnice były należycie ustawione, przeszkody usunięte, i by w jak najkrótszym czasie przesuwanie wozów się odbyło. Armia ich składa się z dwóch ludzi, z tych jeden ma ciągle wozy odczepiać, drugi wozy puszczone w ruch wstrzymywać. Jeden więc biedak ciągle się garbi i wytęża swoje siły na odśrubywanie sprzęgadeł, w zimie odmraża palce, dotykając się bez przerwy żelaza — drugi wstrzymuje wozy, uganiając się co chwila na innym torze. Dodajmy do tego liczbę pociągów np. nocnych, która wynosi do 30 a bardzo często ją przekracza, a będziemy mieli obraz położenia ustawicznej pracy.

Przejdźmy teraz do drugiej kategoryi. Zdawałoby się, iż od pierwszego obrazu trudno wynaleźć coś gorszego, a jednak tak się dzieje. Położenie pierwszych jest o tyle lepszem, że tylko 12 godzin są skazani na te męki, drudzy robią to samo przez 24 godzin.

W końcu zeszłego roku dyrekcya do każdej partyi szyberów dodała jednego. Otóż naczelnik stacyi p. Koszyk, kierując się poczuciem ludzkości, utworzył z tych nowych sił 6-tą partyę i w ten sposób umożebnił szyberom rezerwowym 12. godzinną pracę. Lecz widocznie ludzkie to zarządzenie nie podobało się dyrekcyi (bała się może, by nie mieli czasu myśleć o swem okropnem położeniu) i jedną partyę przeniosła do Podgórza, pod pozorom, że tam będą pociągi zestawiane tak, że połowa pracy nędzarzom tarnowskim ubędzie, i skazała ich znowu **na 24-godzinną pracę** z 24 godzinnym odpoczynkiem. **Do dziś dnia jednak nie nastąpiło zmniejszenie się tejże ani na włos.**

24 godzin ciągłej bieganiny i wytężającej pracy po mrozie, wśród wichrów lub zamieci śnieżnych, bez możności choćby chwilowego odpoczynku, czyż nie jest zabójczem dla źle odżywianego i przyodzianego robotnika? Dowodem tego jest wykaz chorych. W chwili, gdy to piszę, z 5 wagenaufseherów trzech jest chorych — o szyberach nawet nie mówię.

W takich stosunkach musi powstawać niezadowolenie, niechęć i rozgoryczenie wśród służby kolejowej, gdy się widzi tylko chęć wyzyskania siły roboczej, a żadnej ulgi, żadnych ustępstw na korzyść naszą, przeciwnie, coraz większy ucisk. Generalna dyrekcya zeszłego roku zniosła zarządzenie, dozwalające przeziębniętemu szyberowi pokrzepić się szklanką herbaty z rumem wartości 7 centów, podczas, gdy „ryby“ biorą tytułem dyet sumy pokaźne, a na przyjęcie Guttenberga wydano tyle, żeby bez uszczerbku budżetu po 10 szklanek herbaty biedni szyberzy pić mogli. Nie słowa, lecz czyny dowodzą, kto winien.

Pod pręgierz.

Kraków. (Komedye z karami). Niejaki Filipiński, ukończywszy szkołę rolniczą i wyczytawszy w gazetach, że dyrekcya krakowska ma do rozdania kilka posad konduktorskich, wniósł podanie i został przyjęty do dyrekcyi— do prasy za 80 ct dziennie. Po roku przeniesiono go nareszcie do jazdy, jako bremzera, z płacą 65 ct. dziennie. Tu jednak w przeciągu dwóch miesięcy nałożono nań jedenaście zlr. kar — i to za same nic nieznaczące drobnostki, tak że w końcu Filipiński, nie mając nawet czem opłacić mieszkania, sprzykrzył sobie służbę kolejową i opuścił ją, pozostawiając kary nieściągniętemi.

Pewien konduktor w Tarnowie wniósł był prośbę o przeniesienie go do „rewizyi“, albo do pakunków. Prośbę swą poparł tem, że ma 3 egzamina i że jest jednym ze starszych sług kolejowych. Dyrekcya załatwiła prośbę... nałożeniem na niego kary 3 zlr. (za co? Red.) i przeniesieniem go na „wóz sygnałowy“!

Jest to prawdziwy obłęd!...

Podgórze. Najprzykrzejszą zawsze dla nas jest rzeczą, jeżeli jesteśmy zmuszeni napisać coś niekorzystnego o człowieku, który raczej powinienby stać w jednym szeregu z kolejarzami. Niestety, nigdzie nie ma takiej rozmaitości ludzi, charakterów i inteligencyi, jak właśnie przy kolei. Tuż obok człowieka rozumnego, sercem szlachetnem i dobrem wychowaniem, spotyka się brutalów głupich, złych i nieokrzesanych, chciwych grosza i karyery, do której dążą z pomi-

nięciem najprostszych nawet zasad ludzkości. Jednem z takich protegowanych indywiduów jest niedawno tu przeniesiony magazynier Tałasiewicz. Aby go należycie scharakteryzować, dość przytoczyć, że nawet już urzędnik (kontrolor) uważał za potrzebne skarcić jego gburowate postępowanie z podwładnymi. Przed kilku dniami wydarzyło się np., że robotnikowi Nowickiemu spadła beczułka moskali pod rampą. Tałasiewicz posądził Nowickiego o kradzież, wskutek czego Nowicki, ojciec rodziny, złożonej z sześciu głów, stracił na starość chleb, po dwunastu latach pracy na kolei. Jak lekkomyślnem było postępowanie Tałasiewicza w tym wypadku, pokazało się niebawem. Beczułka śledzi znalazła się nietknięta, ale Nowicki pracy nie dostał napowrót. Któż wróci temu nieszczęśliwemu straty, jakie poniósł zupełnie niewinnie?

Podgórze. Napiętnowany przez nas konduktor Gottfried zapomniał już widocznie kim jest. Dochodzą nas skargi, że Gottfried publicznie w lekceważący sposób wyraża się o naszem piśmie. Jakkolwiek ignorujemy zachowanie się Gottfrieda, to jednakowoż przypominamy mu, by nie zapominał, że tylko z litości, nie chcąc mu szkodzić, staraliśmy się ułatwić mu drogę do rehabilitacyi i poprawy. Starych wad się nie pozbył, a nowe już błędy popełnia. Może ujadaniem na nasze pismo chce Gottfried zaskarbić sobie łaski u przełożonych? Wątpimy, czy to się na co przyda! W każdym razie mniej pewności siebie, p. Gottfried, gdyż potrafimy go przywrócić do równowagi...

Skawina. (Sprostowanie). Na zasadzie § 19 ust. pras. proszę o zamieszczenie w najbliższym numerze następującego sprostowania: W numerze 15-tym z dnia 1 grudnia br. w rubryce „pod pręgierz" Skawina, donosi jakiś korespondent, że przejeżdżający przez Skawinę palacz podgórski w restauracyi Kozłowskiego kupił kawałek wędzonki zepsutej i wrzodami pokrytej i że naczelnik widocznie z obawy przed przykremi następstwami dla swego faworyta „zabójczy specyał" od palacza odebrał i z własnych pieniędzy kwotę przez tegoż wydaną mu zwrócił, że między kumotrami istnieje coś więcej, że tu wchodzi w grę wspólny „interes" itd. Otóż w obronie prawdy oznajmiam, że wszystkie powyższe okoliczności są przekręcone i z prawdą niezgodne. I tak nieprawdą jest, aby „niezwykła czułość między p. Ocetkiewiczem a Kozłowskim zacieśniała się coraz bardziej". — Nieprawdą jest, jakoby kupiona przez palacza podgórskiego w restauracyi kolejowej w Skawinie wędzonka była zepsuta i wrzodami pokryta. Prawdą jest tylko tyle, że palacz podgórski zgłosił się do mnie z zażaleniem na restauracyę kolejową, twierdząc, że mu tam sprzedano węgrowatą i zepsutą wędzonkę i żądał wdrożenia urzędowego dochodzenia i zwrotu pieniędzy. Na tej podstawie z obowiązku urzędowego zatrzymałem ową wędzonkę i wdrożyłem natychmiast dochodzenie przeciw restauratorce pani Joannie Kozłowskiej, gdyż ona, a nie Kozłowski, jest dzierżawczynią restauracyi kolejowej — i pozwany do zbadania zakwestyonowanej wędzonki zaprzysięgły weterynarz pan Kolberg orzekł, że wędzonka, sprzedana palaczowi, jest świeża i zupełnie zdrowa, taka sama, jaka znajdowała się w restauracyi, a którą wszyscy równie jedli i jako dobrą i smaczną zachwalali. Co spowodowało palacza do wnoszenia bezpodstawnego oskarżenia, wykaże śledztwo sądowe. Nieprawdą przeto jest, jakoby ów fakt przemawiał, że tu wchodzi w grę „wspólny" interes, oraz nieprawdą jest, jakoby podpisanego naczelnika raczono w restauracyi kolejowej najprzedniejszemi przysmakami i napojami, za które nie bierze się pieniędzy, gdyż podpisany, prowadząc własną kuchnię domową, do restauracyi oprócz wypadków służbowych na żadne przysmaki lub jadła nie chodzi i nigdy nic zadarmo tamże nie jada i nic pije, a jeżeli kiedykolwiek używał lampkę wina, to za takowe, jak każdy inny gość, płacił. — Nieprawdą jest, jakoby Kozłowskiemu wiele rzeczy (jakie?) uchodziło bezkarnie, lub, jakoby tenże swoje obowiązki pełnił niedbale, gdyż pełni on swoją służbę ściśle według instrukcyi i pod tym względem nikt tu na niego zażalenia nie wnosił i jeżeli Kozłowski zasługuje na względy podpisanego, to tak samo każdy, kto wypełnia swoje obowiązki i prowadzi się bez zarzutu. Z poważaniem *August Ocetkiewicz*, naczelnik stacyi w Skawinie.

O „sprostowaniu" tem pomówimy w następnym numerze.

Z organizacyj.

Kraków. Na odbytem w dniu 3 b. m. zgromadzeniu poufnem krak. „Koła miejscowego" przedstawił kasyer sprawozdanie kasowe za miesiąc listopad, które przyjęto do wiadomości

„Zadania i cele Związku austr. robotników i służby kolejowej" omawiał tow. Englisch. Nad sprawą tą wywiązała się dłuższa dyskusya, a wynikiem jej było uchwalenie wniosku, polecającego Zarządowi w myśl statutu, aby z d. 1 stycznia przypadające wpłaty do funduszu prawnego i związkowego przesyłano do głównego Zarządu.

W dalszym ciągu tow. Englisch przypomina ostatnie walnego Zgromadzenia, które na wniosek komisyi kontrolującej, wskutek wynalezionego deficytu 52 złr. i 3 ct., poleciło sprawę tę załatwić nowowybranemu Zarządowi. Wezwany przez Zarząd były kasyer tow. Gutkowski stawił się w dniu 1 b. m. i po przejrzeniu ksiąg i rachunków powyższą sumę w całości zapłacił, co też z zadowoleniem przyjęto do wiadomości.

Wiedeń. (13 posiedzenie zarządu Związku 26 listopada 1896). Wyznaczono jako delegatów na posiedzenia austryackiej komisyi zawodowej tow. Wintersbergera i Dańca. Następnie komisya prasowa złożyła sprawozdanie, które przyjęło do wiadomości, a z którego okazuje się, że czeski organ kolejarzy „Železnični zrizenec" wychodzi w 4.800 egzemplarzach — W końcu po ożywionej debacie nad kilku administracyjnemi sprawami, zamknięto posiedzenie o godzinie 2 w nocy.

KRONIKA.

Dziwna sprawa. Z Nowego Sącza donoszą nam o niespodziewanem aresztowaniu trzech kolejarzy pod zarzutem z § 214 u. k. (ukrywanie przed władzą przestępcy). Zbrodni tej mieli pp. Szopiński, Buryan i Stojakowski dopuścić się wten sposób, że gdy ks. Stojałowskiego żandarm chciał w listopadzie na stacyi nowosądeckiej aresztować (o odprawianie mszy nie w kościele), mieli oni mu w tem przeszkodzić. Nie chcemy ani jednem słowem mięszać się do urzędowego śledztwa, ale zwracamy uwagę na następujące fakty: 1) Na dworcu była wtedy publiczność nader licznie zgromadzona; 2) żandarm chcący aresztować ks. Stojałowskiego poszedł do kasy kupić sobie bilet, a księdza najspokojniej zostawił w wagonie; 3) ks. St. oczywiście tymczasem z wagonu wysiadł i poszedł swoją drogą; 4) Jedyny człowiek, na którego padają pewne poszlaki oporu przeciw żandarmowi, uciekł z N. Sącza, a wreszcie 5) p. Stojakowskiego nie było nawet owego wieczora na dworcu. Aresztowani są wszyscy obywatelami austryackimi, mają zajęcie przy kolei za dekretem i są ojcami rodzin. Spodziewamy się zatem, że Izba radna Sądu uwzględni te okoliczności.

O dalszym przebiegu sprawy doniesiemy.

Nowy ukaz. Dyrekcya kolei w Krakowie wydała pod datą 18. listopada b. r. rozporządzenie, które poniżej (dla pamięci potomności przytaczamy dosłownie:

Kurenda do wszystkich c. k. urzędników i kontrolorów kolejowych ruchu. (Zakaz palenia ognia w budkach bremzera. Zdarzył się wypadek, że jeden „signalmann" palił w swojej budce lampkę spirytusową na towarowym pociągu. Dodać należy, na podłodze budki leżała słoma, którą ów człowiek miał ze sobą dla ogrzewania wody.

Ponieważ palenie otwartego płomienia w takie, budce jest bardzo niebezpiecznem i jest zarazem wykroczeniem przeciwko przepisom policyjno-cywilnymj wzywa się panów, aby pouczyli o tem a podwładnych sobie konduktorów, i surowo przestrzegali niniejszego przepisu.

Tak więc mamy nowy ukaz! Dotyczas było rzeczą ze stanowiska ludzkiego zupełnie zrozumiałą, że konduktorzy i inna służba kolejowa, wyjeżdżając na dłuższy czas w podróż, zabierali ze sobą pożywienie i odgżewali je przy małej lampce spirytusowej. Teraz zakaz powyższy sprawi, że ci ludzie, znużeni tylogodzinną pracą, nie będą mogli nawet zjeść nic ciepłego, bo nie wolno im palić lampki. Wydawanie takich rozporządzeń teraz, pod zimę, świadczy bardzo pięknie o uczuciach ludzkości świetnej dyrekcyi krakowskiej...

Ale przypatrzmy się, jakie to względy skłoniły dyrekcyę do wydania podobnego zakazu. Oto powiada ona, że palenie lampki spirytusowej zagraża bezpieczeństwu całego pociągu! Nie wiemy doprawdy, co o tem myśleć, czy dyrekcya uważa na wszystkich za tak naiwnych, że sądzi, iż uwierzymy tej jej zbytnej troskliwości? Przecież to jest wprost śmiesznem, wmawiać w kolejarzy, że od lampki spirytusowej może wybuchnąć pożar w wagonie! Wszak ci ludzie od tylu lat używają tego sposobu ogrzewania pożywienia, a dotąd jeszcze nic się z tej przyczyny nie spaliło. Malutka lampka spirytusowa ma spalić cały pociąg! Świetna dyrekcyo, daruj, ale to się nam wydaje nieprawdopodobnem! A zresztą, skąd nagle w tak drobnej sprawie taka troskliwość? Czyż nie lepiej byłoby, gdyby dyrekcya, z nią i wyższe władze kolejowe tę samą miarkę troskliwości przykładały do rzeczy stokroć ważniejszych? Kiedy my domagamy się ze względu na bezpieczeństwo publiczności i służby kolejowej, aby zwiększano personal, aby skrócono czas pracy, — to dyrekcye ze względów „oszczędnościowych" nie chcą ani słyszeć o tem, a nas darzą za to mianem burzycieli „karności służbowej". Kiedy my przytaczamy na udowodnienie słuszności naszych żądań szereg faktów, świadczących bardzo wyraźnie o tem, jak dzisiejsze stosunki kolejowe zagrażają ogólnemu bezpieczeństwu, — to dyrekcye nic w tych sprawach nie czynią, milczą o tem zawzięcie, a natomiast wyjeżdżają z tego rodzaju zakazami, jak powyżej przytoczony.

Możnaby tę całą sprawę uważać za dość błahą, gdyby nie to, że zakaz taki da się nieraz we znaki służbie kolejowej. I kiedy zziębnięta, zmęczona, będzie musiała jeść prawie zmarzłą strawę, to wówczas nieraz pomyśli sobie o tych panach z dyrekcyi, którzy, siedząc w ciepłych kancelaryach i zjadając gorące obiadki, takie wydają ukazy! A jakie będzie ich zdanie o poczucin ludzkości tych panów, to nietrudno odgadnąć, i tego domyślą się ci panowie sami.

Wbrew przepisom kolejowym postąpiła sobie znowu dyrekcya krakowska z nadkonduktorem Szymańskim i konduktorami Mużem i Pająkiem, przenosząc dwóch pierwszych za karę z Podgórza do Nowego Sącza, trzeciego zaś przeznaczono na bremzę, za rzekome przeszkodzenie żandarmowi w aresztowaniu ks. Stojałowskiego. Jak wiadomo, dnia 15. listopada b. r., kiedy ks. Stojałowski chciał właśnie wsiadać w Nowym Sączu do pociągu, idącego w stronę Suchej, przystąpił doń żandarm i oświadczył mu, że go aresztuje. Ks. Stojałowski wsiadł do pociągu, a żandarm chciał to samo uczynić. Lecz wtedy wstrzymał go konduktor rewizyjny Muż, powołując się na wyraźne i surowe przepisy kolejowe i zażądał, aby żandarm kupił bilet. Żandarm oddalił się po bilet jazdy, a ks. Stojałowski tymczasem opuścił pociąg.

Krakowska dyrekcya kolejowa, jakby odgadując najskrytsze życzenia sfer rządzących, starała się wyrządzić im iście policyjną przysługę, łamiąc równocześnie przepisy kolejowe. Gdyby chodziło nie o ks. Stojałowskiego, ludzie ci otrzymaliby niezawodnie uznanie za rzetelne wykonywanie swych obowiązków, do których zmusza ich wprost instrukcya służbowa.

Całe to nieudałe aresztowanie Stojałowskiego wprawiło w istny czał klikę stańczyków, a ich wierny sługa Kolosvary spełnił tylko rolę mściciela i prześladowcy.

Kilka uwag zamieszcza na początku swego ostatniego numeru (z 10 bm.) „Eisenbahner" z powodu omówionej już przez nas „kary", nałożonej na niego w postaci stempla. Wypeł-niając uchwałę kongresu, rozpoczął „Eisenbahner, wychodzić raz na tydzień i otrzymał zarazem za pośrednictwem posła Pernerstorfera pozwolenie od ministra finansów na wychodzenie bez stempla. Miało tak być aż do wydania ostatecznej decyzyi w tej sprawie. Naturalnie „Eisenbahner" spodziewał się, że będzie od stempla uwolnionym, jako pismo zawodowe, tymczasem, jak wiemy, stało się inaczej. Z powodu tej szykany „Eisenbahner" będzie wychodził tylko trzy razy na miesiąc, za to jednakże powiększa objętość numeru z 8 na 10 lub 12 stronic, wynagradzając w ten sposób konieczność rzadszego wychodzenia. Oznajmiając o tem swoim czytelnikom, „Eisenbahner" kończy gorącem wezwaniem do nich, aby pismo swoje rozszerzali jak najgorliwiej i przyrzeka, że w walce przeciwko panującemu na kolejach austryackich systemowi kapralskiego ucisku p. Guttenberga nie ustanie ani na chwilę.

Z Przemyśla donoszą nam: Dnia 2. grudnia maszyna przejeżdżająca torem, prowadzącym do ogrzewalni, najechała na robotnika Lewickiego, zajętego odgartywaniem śniegu. Lewicki został silnie w bok odrzuconym, przyczem stracił nogę, którą mu maszyna wyrwała w kolanie. W jednej chwili powstało koło nieszczęśliwego liczne zbiegowisko, lecz nikt nie pospieszył mu z pomocą, tak, że Lewicki tarzając się w krwi i jęcząc z bólu w przerażający sposób, przeszło pół godziny męczył się, zanim przyszedł lekarz, który go opatrzył i do szpitala kazał odwieźć. Scena ta wywarła na wszystkich bardzo smutne wrażenie. Maszynista, który prowadził maszynę, natychmiast dał znać o zaszłym wypadku, mimo to jednak nikt ze starszych urzędników ani sam nie zjawił się na miejscu wypadku, ani też nie posłał Lewickiemu na pomoc nikogo, ktoby go poratował. A przecież wszyscy niemal robotnicy kolejowi bywają pouczani, w jaki sposób należy udzielać pierwszej pomocy w razie nieszczęśliwego wypadku. Lewicki jest zwykłym wyrobnikiem i ma czworo drobnych dzieci!

Strejk robotników okrętowych w Hamburgu trwa już parę tygodni. Robotnicy zaproponowali sąd rozjemczy i wybrali już nawet kilku swoich przedstawicieli, ale dumni pracodawcy odrzucili warunki zgody. Strejk ten jest rzeczywiście wspaniałym przykładem międzynarodowej solidarności proletaryuszy całego świata! Na wieść o strejku w Hamburgu zaprzestali natychmiast pracę robotnicy niemieccy innych miast portowych a w Holandyi, Anglii i Szwecyi postanowiono na ogromnych zgromadzeniach nie wyładowywać okrętów, któreby podczas strejku przybyły z Niemiec. Do Hamburga przybył angielski socyalista Tom. Mann, rząd niemiecki kazał go jednak zaraz aresztować i wydalić z granic państwa. Nie brak naturalnie i przy tym strejku zjadliwych wycieczek rozmaitych pism gadzinowych przeciwko dzielnym naszym towarzyszom niemieckim, jednakowoż ich psie głosy nikogo już nie przekonają. Strejk w Hamburgu będzie zawsze najlepszym dowodem, że to, co burżuarya podawała w wątpliwość, istnieje rzeczywiście w armii robotniczej: międzynarodowa solidarność!

Druk A. Słomskiego w Krakowie. Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Tomasz Tokarz.

Po konfiskacie nakład drugi!

Nr. 15. Kraków, dnia 1 Grudnia 1896. Rocznik I.

Kuryer Kolejowy
Organ galicyjskich kolejarzy.

Adres Redakcyi i Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Wszelkie listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, I piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się.

Listy reklamacyjne nieopieczętowane nie podlegają opłacie pocztowej.

Prenumerata wynosi:

W Krakowie: (bez odsyłki)
rocznie . . . . 1 złr. 20 ct.
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . — „ 30 „

W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „

W Niemczech:
rocznie . . . . 3 marki.

We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków.

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie w Biurze dzienników Plac Maryacki L. 2.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

L. 25.658.

W imieniu Jego Cesarskiej Mości.

C. k. sąd krajowy, jako prasowy, na wniosek c. k. prokuratoryi państwa orzekł w myśl § 493 p. k., iż treść następujących artykułów, umieszczonych w Nrze 14 pisma „Kuryer Kolejowy“, z daty Kraków, 15 listopada 1896, zawiera przedmiotową istotę, a mianowicie: a) artykułu z napisem „Organizacya kolejarzy przed parlamentem“ w ustępach od słów: „Jego mowa była“ do „wskazywać im teraz drogę zażaleń“ i od słów „Jeżeli śledztwo wogóle było przeprowadzone“ do „osadzi wiarygodność słów ministra“ (str. 2) występku z §§. 491, 492, 493 u. k. i z art. V. ust. z 17 grudnia 1862, Nr 8/863 dz. p. p., zaś b) artykułu z napisem „Austryacki minister przed austryackim sądem“ w ustępie od słów: „Przestępców, którzy się nie stawiają“ do „prawo jest równe dla wszystkich“ występku z p. 300 u. k. Konfiskata zatem tego numeru zostaje zatwierdzona, cały nakład ma być zniszczony i dalsze rozszerzanie inkryminowanych ustępów zostaje wzbronione.

P o w o d y. Autor w artykule pod a) w ustępie pierwszym, omawiając mowę J. E. ministra Guttenberga w parlamencie, zaś w ustępie drugim, omawiając postępowanie ze skargami na kolejach obwinia J. E. ministra Guttenberga odnośnie do jego urzędowej działalności, bez przytoczenia szczegółowych okoliczności, o pogardliwe przymioty i usposobienia i wystawia go na publiczne urągowisko, w czem mieszczą się znamiona występku z §§. 491, 492, 493 u. k. i z art. V ustawy z 17 grudnia 1862 Nr. 8/863 dz. p. p., a w inkryminowanym ustępie artykułu pod b) omawiając sprawę obrazy Tomschika, redaktora pisma „Eisenbahner“ przez J. E. ministra Guttenberga, przez wydrwiwanie stara się orzeczenia sądu najwyższego w powadze poniżyć i pobudzić do pogardy przeciw władzom sądowym, w czem mieszcza się znamiona występku z §. 300 u. k.

C. k. Sąd krajowy karny
Kraków, 21 listopada 1896.

Morelowski.

W sprawie konfiskaty.

Pomimowoli zmuszeni **Skonfiskowano! Skonfiskowano!** wolność — musicie o nią walczyć!

TOWARZYSZE! KOLEJARZE!

W myśl uchwały I. kongresu austryackich kolejarzy, odbytego w Wiedniu, rozpoczęliśmy wydawnictwo „Kuryera Kolejowego“, ktory jest j e d y n y m polskim organem Związku robotników i służby kolejowej. Pismo nasze powinno się zatem znajdować w ręku każdego kolejarza.

Od czasu swego powstania zdołał „Kuryer Kolejowy“ w pocieszający sposób pozyskać sobie zaufanie Kolegów, jak rownież koło Czytelników swych znacznie rozszerzyć. „Kuryer Kolejowy“ piętnuje z całą bezwzględnością każdą niegodziwość, krzywdę, gwałt, jakich się na kolejach dopuszczają niższe i wyższe organa zarządów kolejowych. Zadaniem naszem również jest robotnikom i służbie kolejowej każdy popełniony błąd śmiało i bez ogrodek wytknąć i skarcić.

„Kuryer Kolejowy“ jest skutecznym i potężnym czynnikiem w walce o wyzwolenie galicyjskiego pruletaryatu kolejowego. Aby egzystencyę jego wzmocnić i utrwalić, obowiązkiem Waszym jest, Koledzy, energicznie starać się o pozyskanie dla niego jak największej liczby abonentów!

Przeczytanych numerów nie należy niszczyć, lecz rozszerzać dalej.

Redakcya i Administracya.

Służba kolejowa wobec organizacyi robotniczej.

Wiadomem jest powszechnie, że tam, gdzie nie ma kontroli ogółu, panuje samowola i dzieją się aż nadto często bezprawia. Jak w wojsku utrzymanie ścisłej karności, ścisłego nadzoru nad każdą jednostką, wymaga koniecznie żelaznej brutalności, tak i przy dzisiejszych stosunkach postępowanie ze służbą na kolejach musi być bezwzględne, choćby nawet ucierpiało przytem prawo tej lub owej jednostki. Musi być dlatego, że trudno spodziewać się, aby kto dobrowolnie spełniał tę ciężką, wytężającą robotę, jaką się dziś na niego nakłada. Z chwilą jednakże, kiedy powiekszy się liczba służby kolejowej, kiedy podwyższy się płacę, będzie można bardzo łatwo utrzymać karność bez tej bezwzględnej brutalności. Tymczasem zarządy kolejowe nie myślą nawet o tem, aby już raz zaprzestać polityki oszczędzania, tam przedewszystkiem, gdzie idzie o najbardziej uciemiężonych. A nie myślą o tem dlatego, że wszelkie oszczędzanie przy wyżej i najwyżej położonych osobistościach wywołałoby u nich ruch, który mógłby przybrać znaczniejsze rozmiary.

Bo trzeba przyznać, że właśnie ci wyżsi i najwyżsi urzędnicy rozumieją bardzo dobrze swój interes i na zrobienie sobie uszczerbku nigdyby nie zezwolili. A wreszcie ci, którzy mieliby uchwalić oszczędność przy tych urzędnikach, to przecież także urzędnicy, należący do jednego i tego samego koła, — a wiemy, że od siebie nikt nie lubi rozpocząć oszczędności...

W równym jednakże stopniu, w jakim ci ludzie rozumieją własny interes, w równym stopniu nie mogą pojąć i nie mogą postawić się w położeniu niższej służby kolejowej. Wiedzą tylko tyle, że im bezwzględniej i brutalniej postępują, tem ścislejszą jest karność i tem pewniejszem dokładne wypełnienie służby. Gdyby któremu z przełożonych wpadło na myśl, postępować sobie ze służbą oględniej, bardziej po ludzku, to natychmiast wszyscy robotnicy przyszliby do niego z zupełnie słusznemi prośbami i żądaniami i ani wymowa Cycerona nie byłaby dostateczną na wytłomaczenie tym ludziom, że się im dobrze dzieje. A przełożony taki miałby do wyboru między dwiema ostatecznościami: albo wyrządzić robotnikom świadomie niesprawiedliwość, albo zbierać ciągle nagany i upomnienia z góry, ponieważ nie byłby w stanie, za pomocą dobroci, wydusić od ludzi takiej ilości pracy, jakąby mógł wycisnąć, postępując bezwzględnie i brutalnie. Z tego to powodu wszyscy nasi przełożeni są tak niedostępni i szorstcy, z tego powodu odrzucają wszystkie prośby o jakiekolwiek ulgi, o urlop, podwyższenie płacy i t. p. i dołączają do tego te zwykłe w służbie, miłe wyrazy, między którem zjawia się często słowo łajdak, gałgan... I nie ze zbytniej gorliwości służbowej przemawiają oni w ten sposób, ale tylko dlatego, że ich własna karyera zależy od ich sztuki popędzania..

Urzędnik bardziej ludzki nie byłby w stanie spełniać należycie służby z tak małą ilością źle płatnego personalu. Na to potrzebni są ludzie z charakterem dozorcy niewolników. Bo czyż może nie jest prawdą, że najbrutalniejszy, najbezwstydniejszy i najnikczemniejszy awansuje zawsze, podczas gdy uczciwy i ludzki gnije pół życia przynajmniej gdzieś w zapadłym zakątku. My z tego wszystkiego możemy się nauczyć jednej, wielkiej prawdy: wszystkie dzisiejsze przedsiębiorstwa, prywatne czy państwowe, kolej czy fabryka, kopalnia czy posiadłość gruntowa, wszystko to opiera się na wyzysku klasy nieposiadającej.

Wszyscy zaś ci, którzy wprost nie należą ani do wyzyskiwaczy, ani do wyzyskiwanych, muszą być sługami wyzysku. To też wszyscy nasi urzędnicy, chociaż najczęściej sami wyzyskiwani, są narzędziami wyzysku.

W tej strasznej walce wszystkich przeciw wszystkim nikt się nie ogląda na miłość lub ludzkość, nagi egoizm, szalejąc, rządzi wszystkiem. Kto okrutny, bez serca, na tego spadają zaszczyty i godności — ludzki, łagodny ginie stratowany. Jeżeli my przeto opieramy się temu jarzmu i chcemy się z pod niego wydobyć, to walczymy tylko przeciw samemu systemowi wyzysku; wraz z jego upadkiem przestaną także jego narzędzia być naszymi ciemiężcami. Ale jasno, jak słońce, stanąć powinien przed naszemi oczyma fakt, że nie prośby i żebrania u przedstawicieli i sług wyzysku mogą nam pomódz, bo ponad nimi stoi w krwi i pocie kąpany, potężny bóg-wyzysk, którego drakońskim przepisom muszą ulegać jego niewolnicy.

Tylko jeden potężny smok jest w stanie obalić to potworne bóstwo, a temu smokowi na imię „Z o r g a n i z o w a n y p r o l e t a r y a t“!

Tak, jak we wszystkich przedsiębiorstwach utworzyły się organizacye wyzyskiwanych i stanowią tylko ogniwa jednego łańcucha, oddziały jednej armii, tak też j e s t o b o w i ą z k i e m k o l e j a r z y p r z y ł ą c z y ć s i ę d o t e j a r m i i i z d o b y ć s o b i e t e n s z a c u n e k u l u d z i i s w o i c h p r z e ł o ż o n y c h, który w biegu lat znikł zupełnie.

Kolejarze nie powinni być uniżonymi automatycznymi, podług paragrafów działającymi tylko sługami, ale, przeciwnie, ludźmi, świadomymi swojej odpowiedzialności, pełnymi charakteru, gotowymi w każdej chwili ofiarować dla bliźnich życie, zdrowie, ostatnie dobro — ale też o życie, zdrowie i szczęście własne i swych rodzin walczyć mężnie i wytrwale.

Kongres urzędników kolejowych i „Bahn frei“.

Są ludzie, którzy, mimo, że ich opiekę ciągle się odrzuca, mimo, że się nimi pogardza, przecież nie przestają narzucać się wszystkim na opiekunów i podawać się za ich reprezentantów. Do tego rodzaju indywiduów należą też hofraci i ich służalcy ze „Stowarzyszenia urzędników kolejowych“ („Eisenbahnbeamtenverein“). Pamiętamy jeszcze bardzo dobrze, jak na kongresie urzędników i podurzędników, odbytym w październiku, obrzucono tych panów obelgami za ich niegodne wystąpienie: pamiętamy, jak wszyscy uczciwi urzędnicy wyparli się wspólności z tem stowarzyszeniem, będącem tylko hańbą dla urzędników kolejowych. Zostali w w niem tylko ludzie, zajmujący już wysokie stanowiska, albo tacy, którzy za szczyt szczęścia uważają wydostanie się na jakąś tłustą posadę, — słowem ludzie, którzy najmniej mają prawa występować w imieniu wszystkich urzędników, a cóż dopiero całego personalu służbowego.

A przecież w numerze ich pisma „Bahn frei“ z dnia 1 ubiegłego miesiąca czytamy rzeczy, któreby nas mogły pobudzać do śmiechu, gdyby nie były wprost oburzające. Widocznie ci panowie zapomnieli o tem wszystkiem, co było na kongresie, i odważają się teraz znowu występować, jako „jedynie uprawnieni“ reprezentanci interesów wszystkich kolejarzy!

Nas przedewszystkiem obchodzi to, że do kolejarzy zaliczamy się przecież i my, robotnicy i służba kolejowa, i dlatego stanowczo musimy zaprotestować przeciw takiemu przywłaszczeniu sobie prawa reprezentacyi.

Dość przypomnieć, że przecież „Stowarzyszenie urzędników kolejowych“ ułożyło projekt, na podstawie którego chciało wprowadzić do personalu kolejowego średniowieczny podział na kasty! Tylko wyjątkowo pozwalał projekt na przejście z jednej grupy do wyższej i to tylko człowiekowi „ambitnemu i wysoko (!) sięgającemu“. Świadczy to najlepiej o reakcyjnych zachciankach pismaków z „Bahn frei“; wszak dali oni przez to do poznania, że robotników nie uważają wcale za ludzi, że chcą, aby każdy, kto o jeden stopień wyżej się posunął, pogardzał niżej od siebie stojącym. A teraz „Bahn frei“ pisze, że występuje w interesie wszystkich zatrudnionych na kolejach. O, doprawdy, ci ludzie mają zbyt krótką pamięć, albo też uważają innych za bardzo o bardzo naiwnych.

W dalszym ciągu tego samego artykułu dowiadujemy się nowej rzeczy. Oto „Bahn frei“ oświadcza, że członkowie „Vereinu“ chcą teraz rozpocząć „stanowczą“ walkę w celu przeprowadzenia swych żądań. Panowie hofraci chcą walczyć! Ależ to śmieszne, — kto zna ich charakter, kto kiedykolwiek przypatrywał się ich działalności, ten wie, że oni walczyć nie potrafią i nie śmią. Toż to nie mężczyźni, nie ludzie, zdolni do walki; podawanie uniżonych próśb (które swoją drogą szybko znajdują się w koszach ministra i dyrektorów), to jedyny sposób, w jaki starali się kiedykolwiek uzyskać coś ze swoich żądań. Niechże więc nam oczu nie mydlą, bo to daremne staranie, — znamy ich już bardzo dobrze!

W końcu nie mogło się naturalnie obejść bez wycieczki przeciwko socyalnej demokracyi. „Bahn frei" pisze, że socyaliści stanowią nie jako przyboczną straż „Verbandu". My się z tego zarzutu usprawiedliwiać nie potrzebujemy: nasze stanowisko wobec radykalnych urzędników, grupujących się w „Verbandzie lub jakiem innem stowarzyszeniu, jest bardzo jasne. Będziemy zawsze popierali żądania opozycyjnych urzędników, ale zastrzegaliśmy już sobie nieraz prawo krytyki wobec nich i z tego prawa korzystamy często.

Są między nami, socyalistycznymi robotnikami kolejowymi a radykalnymi urzędnikami, różnice znaczne, zasadnicze — ale gdzie będzie potrzeba zgnieść wspólnego wroga, walczyć przeciw wspólnym ciemięzcom, tam zawsze pójdziemy razem!

PRZEGLĄD.

Osławiony i naszym czytelnikom znany pewnie ks. biskup Łobos wydał do duchownych swojej parafii poufne pismo, które brzmi, jak następuje:

L. 4082. Uwzględniając niewiadomość niektórych wiernych, którzy mimo naszego zakazu czytają pisma peryodyczne, przez Stojałowskiego i innych pisarzów tego samego rodzaju wydawane, pozwalamy niniejszem tychże wiernych, gdy do św. trybunału pokuty przyjdą i prawdziwie skruszeni będą i poprawę przyrzekną, sakramentalnie rozgrzeszać.

„Również dla zapobieżenia większemu złemu rozporządzamy, że nie należy z którymkolwiek z tych, dopiero co wspomnianych zbłąkanych wiernych, postępować jakoby z wyklętym — czyli nie należy upierać się przy klątwie!

»Z ordynaryatu biskupiego w Tarnowie 6 listopada 1896. † *Ignacy*, biskup.

Jest to najlepszym dowodem, że klątwa, rzucona na przyjaciół ks. Stojałowskiego, nie poskutkowała zupełnie. Ks. biskup sam się o tem przekonał i chce teraz inną drogą nawracać „zbłąkane owieczki". Pismo powyższe wykazuje najlepiej, że ks. Łobos chce naprawić to wszystko, co on i inni biskupi popsuli postępowaniem swojem poprzedniem, chce może przekonywać znowu lud o „dobrych chęciach" księży. Ale nam się zdaje, że to już wszystko teraz zapóźno... Lud miał już dosyć czasu poznać, kto jest jego wrogiem, a kto przyjacielem.

Dzień 15 listopada był Skonfiskowano!

SKONFISKOWANO!

Skonfiskowano! Stojałowskiego lub socyalistów...

Spudłował p. Guttenberg także w komisyi budżetowej przy rozprawie nad etatem ministerstwa dróg żelaznych i dostał za to w imieniu wszystkich stronnictw takie cięgi, po których powinienby copręDzej powrócić na łono... swej ukochanej armii. Tamby mu było najwygodniej, a braki jakichkolwiek jego zdolności pozostałyby przynajmniej... w ukryciu. Wszyscy mowcy nie oszczędzali go też bynajmniej za dotychczasową gospodarkę kolejową, wykazując przytem zupełną nieudolność zestawienia budżetu ministerstwa dróg żelaznych, którego nie zaopatrzono nawet w odpowiednie motywa. Niebywała rzecz, że Koło polskie (słuchajcie!) zdobyło się na odwagę, lecz tylko miedzy sobą, i jednomyślnie potępiło politykę kolejową, wykazując mnóstwo braków, szczególnie co do Galicyi, którą rząd traktuje po macoszemu.

Burza ta w szklance wody skończyła się też w samem „Kole". Zaraz na drugi dzień zatrąbiono do odwrotu, a odkomenderowani przez Koło mameluccy Kozłowski i Rutowski, przedstawili tylko „życzenia kraju", nagadawszy p. Guttenbergowi tyle komplementów, że ten formalnie zażenowany, kłaniał się tylko i dziękował, zdziwiony tą niezasłużoną owacyą.

W parlamencie jednak przy tym samym etacie p. Guttenberg z tą łatwością się nie prześliznie.

W parlamencie austryackim posłowie wogóle nie odznaczają się zbyt wielką pilnością i znanem jest przecież, że nieraz nie można ich się dowołać — z bufetu.

Ale członkowie Koła polskiego celują i pod tym względem. Zdarzyło się niedawno, iż 35 posłów polskich nie przyszło na posiedzenie i wcale nieusprawiedliwiło swojej nieobecności. Wobec tego prezes Koła Jaworski był zmuszonym udzielić im swojej nagany. Tak wyglądają nasi przedstawiciele! Niedziw, że Niemcy, Czesi i posłowie innych narodowości, mając przed sobą takie okazy narodu polskiego, nie mogą mieć o nas dobrego wyobrażenia.

Ciekawi też jesteśmy, co nam ci pilni posłowie odpowiedzą, kiedy niezadługo pociągniemy ich na zgromadzeniach do odpowiedzialności przed ludem za ich działalność....

Znalazł się jeden uczciwy członek Koła polskiego! Jest nim 70-kilkoletni poseł Edward Gniewosz, który ostatniemi czasy wystąpił dwa razy w komisyi budżetowej, przedstawiając za każdym razem stosunki, panujące w Galicyi. Sędziwy ten poseł sam przyznał, że trudno mu zachować zimną krew przy opowiadaniu tego, co się u nas dzieje. Przedewszystkiem w ostatnich czasach uderza każdego postępowanie władz galicyjskich z ks. Stojałowskim. „Muszę się za nim ująć — powiedział Gniewosz, — nie jako za księdzem tylko jako za obywatelem państwa. Postępowanie władz z tym człowiekiem jest sprzeczne z zasadniczemi ustawami państwa". Naturalnie, że poseł Gniewosz nie jest żadnym socyalistą, ani radykałem, przeciwnie, wyznaje zasady ściśle konserwatywne, ale jego wystąpienie jest najlepszym dowodem, że gwałty i nadużycia, popełniane u nas na każdym kroku, muszą oburzyć każdego uczciwego człowieka, bez względu na przekonanie.

Drugim razem przedstawił Gniewosz opłakany stan naszego szkolnictwa i naszej oświaty. Omówił naprzód te olbrzymie trudności, jakie musi zwalczać biedny syn robotnika lub chłopa na uniwersytecie i w gimnazyum. Nastręczają się mu one codziennie w postaci czesnego, opłaty szkolnej i wreszcie w najnowszych czasach w postaci mundurków, które jakby umyślnie zamykają biednym uczniom drogę do szkół średnich. To też zdarzył się niedawno fakt, że jeden student zemdlał w klasie, bo nie jadł nic przez trzy dni, prócz suchego chleba tylko w tym celu, aby sobie kupić mundurek! — Następnie przeszedł mowca do szkół ludowych i stwierdził następujący, nader smutny fakt: „W Galicyi nie może 700.000 dzieci uczęszczać do szkół, bo 2.500 gmin szkół nie posiada, a 400 etatowych szkół jest zamkniętych dla braku sił nauczycielskich; w 1000 szkół udzielają nauki niekwalifikowani nauczyciele". Przyczyną takich stosunków jest zła płaca nauczycieli, która rzeczywiście nikogo nie może zachęcić do obrania sobie tego stanu. Poseł Gniewosz więc wobec tego żąda pomocy państwa, bez której nie będzie można nic w tym kierunku naprawić.

Takie mowy członka Koła polskiego oburzyły naturalnie szanownych naszych posłów, którzy przedewszystkiem uczuli się dotkniętymi tem, co Gniewosz tak dokładnie i wiernie odmalował. Zaczęły się więc ujadania ze strony takich ludzi, jak hr. Dzieduszycki, Rutowski, i im podobni; stańczykowski „Czas" rzucał się jak wściekły, „demokratyczne" pisma, jak „Słowo polskie" oburzały się znowu, że Gniewosz sprawę ściśle „krajową" wywlókł na światło dzienne przed oczy „obcych", że złamał solidarność Koła itd. W imieniu Koła polskiego wystąpił w parlamencie przeciw Gniewoszowi poseł Rutowski. Wiedziało Koło, kogo ma obrać na mowcę w tej sprawie: człowiek, który już raz bronił koalicyjnej reformy wyborczej, jest zdolny do wszystkiego. To też z cyniczną rzeczywiście bezczelnością rzucił się Rutowski na posła Gniewosza, zarzucając mu, że nie zna dokładnie stosunków, bo nie przesiaduje w kraju, itp. rzeczy, ale cyframi zbić cyfr Gniewosza nie mógł.

Gniewosz odpowiedział mu z godnością, ale ostro; oświadczywszy, że przytoczone cyfry zaczerpnął z urzędowej statystyki, zakończył przestrogą: „Niech ten, co sam siedzi w szklannym domku, na drugich nie rzuca kamieni".

Tak się zakończyła burza, wywołana przez Gniewosza; stańczycy nie prędko się jeszcze uspokoili, a ich zachowanie się wobec mów Gniewosza było najlepszym dowodem, że prawda w oczy kole.

Walka przeciw jedynemu niezawisłemu „Stowarzyszeniu urzędników i podurzędników kolejowych" toczy się z wielką zaciekłością. I antysemici (którzy w żaden sposób nie mogą sobie zdobyć w niem sympatyi), i liberali, którzy z nienawiścią przypatrują się jego wzrostowi, używają wszelkich, najniegodziwszych nawet środków, aby tylko stowarzyszeniu zaszkodzić. I tak ukazała się w jednem z pism wiedeńskich notatka, że stowarzyszenie upada, że nie ma pieniędzy, nie może wydawać pisma „Flugrad" i t. d., i t. d.

Wszystko to naturalnie są niegodziwe oszczerstwa, wymyślone umyślnie przez nędznych pismaków. Niech sobie szczekają, stowarzyszeniu to nie zaszkodzi wcale, owszem, będzie ono dalej szerzyło świadomość między urzędnikami, naturalnie uczciwymi.

Turecka gospodarka w Stanisławowie.

W dniu 22 b. m. był tak zwany „streifung" w stacyi Matyjówce, skutkiem czego dwie lokomotywy z szyn wyskoczyły, a szczęście, że nie został nikt uszkodzony. Maszyny wtoczyły się w rów. Nie wiele brakowało, a byłby znowu świeży Hołosków, gdyż ten sam pociąg 362 streifował pociąg 373. Powodem tego wszystkiego jest okropny brak personalu pociągowego, który tu w Stanisławowie zastępują robotnikami stacyjnymi, z wszystkich prawie linij pościąganymi. Ludzie ci nie mają najmniejszego pojęcia o znajomości linij, ba nawet wyobrażenia nie nabrali o porządnem zahamowaniu pociągu. Wobec spotęgowanego ruchu, jaki obecnie panuje, i szelmowskiego podziału p. Łukasiewicza, są partye, które w miesiącu październiku dwadzieścia kilka nocy z rzędu w służbie były, z przerwami kilku godzin odpoczynku. A i ten odpoczynek upłynął im na chodzeniu i godzinnem przedstawieniu p. Łukasiewicza. Partye zaś, z pościąganych konduktorów manipulacyjnych utworzone, posiadają prawie robotników stacyjnych, o których sami zugsführerzy mówią, że z największym strachem i prawie na śmierć przygotowani z nimi jeżdżą, gdyż przeważnie robotnicy ci nie pojmują swego zadania i spokojnie na bremzach zasypiają, a choćby którego zugsführer w „Stundenpass" wpisał, to prócz paru szustaków kary nic go nie czeka, w najgorszym zaś razie powrót do stacyi, z której był do wysługi wzięty.

Ta zatem straszna łatanina dyrekcyi tyle sprowadza, że po stacyach daje się uczuwać brak robotników i obsługi przy szybowaniu. Z powodu zaś powiększenia liczby partyj służbowych brak konduktorów tak wielki, że po stacyach szybuje się z nerwową gorączką, bez zachowania przepisów, co wywołuje takie smutne wypadki, jak np. zabicie maszynisty Jana Zimmera w Czortkowie. Brak personalu przyczynia się również do tego, że pociągi spóźniają się o kilka godzin, zaś służba pociągowa, nie składna i nie wprawna, zasypia ze znużenia — organizm bowiem zbyt długą pracą jest zupełnie wysilony.

Wszystko to jest dziełem kumów i Łukasiewicza. Ten ostatni stara się brak partyj łatać robotnikami, podczas gdy dyrekcya daje ludziom służącym na placu po trzy a nawet dziewięć lat i w dodatku ze wszystkiem obytym — przyjęcie „ohne Anspruch zur Stabilisirung".

Niekwalifikowany chłop zatem u nas górą. Taki sztorcem się nie postawi, jeszcze dyrekcyi jest wdzięczny, że mu parę centów na bremzie zarobić pozwoli.

Co dalej jeszcze. Wskutek wzmożonego do maximum ruchu przeciążeni służbą urzędnicy po stacyach, zamiast czuwać, śpią najspokojniej, a pociąg po kilkanaście minut na stacyi stoi, dopiero zugsführer zmuszony jest posłać kogoś, by urzędnika zbudzono, który najmniejszego pojęcia o ruchu pociągów w obecnej chwili nie ma, bo niejedną już depeszę przez ten czas przespał.

Że tak jest, dowodem wypadek, zaszły przy pociągu nr. 362, idącym z Czerniowiec, któremu stacya Korszów nadmieniła krzyżowanie z pociągiem 377 w Hołoskowie. Były to te same dwa pociągi, które się przed kilkunastu dniami zkarambolowały. Pociąg 362, po przybyciu do Hołoskowa, zastaje urzędnika zaspanego, który wpisuje w Stundenpass, że pociąg 377 nie idzie (trzeba wiedzieć, że jest to pociąg regularny) i wypuszcza równocześnie pociąg nr. 362. Ten wjechawszy w Ottynię, widzi nadchodzący pociąg 377, z którym w Ottyni krzyżuje. Na wzmiankę zugsführera o tem, urzędnik w Ottyni kreśli w Stundenpasie notatkę Hołoskowa i pisze krzyżowanie w Ottyni.

Śpią najspokojnej po stacyach wszystkich linij urzędnicy i to do tego stopnia, że najmniejszej wiedzy o ruchu i biegu pociągów nie

mają, a były wypadki, że numeru stojącego na stacyi pociągu nie znali. Wszelkie zaś pisanie uwag ze strony zugsführera o tem w „Stundenpass“ jest bezowocnem. Heinrich bowiem za gorliwą słuzbę zugsführera, zapisującego urzędnika w „Stundenpass“, zaraz na brenzę na kilka miesięcy pakuje.

Z tego naszego zestawienia wynika, że plac z szyberów ogołocony, robotników stacyjnych prawie że niema, konduktorów brak, bo ich się robotnikami zastępuje, zugsführerzy zaś rekrutują się z manipulantów, nie mających faktycznie pojęcia o prowadzeniu pociągu, i to tak dalece, że brutto od początkowej do końcowej stacyi w potach obleczą.

Koniec ten gospodarce położyć może rzetelne powiększenie personalu pociągowego. Jeżeli to nie nastąpi w najkrótszym czasie — sprawi nam Wierzbicki taką rzeźnię kolejową, jakiej jeszcze w Galicyi nie było...

Pod pręgierz.

Kraków. Sława dyrekcyi krakowskiej na punkcie sprawiedliwości i porządku śmiało równać się może z dyrekcyą stanisławowską. Niedbałość, lekceważenie i poniewierka ze strony poszczególnych urzędników grasują tutaj w całej pełni. Spotyka to przeważnie służbę kolejową, przydzieloną do pociągów ciężarowych. W ostatnich czasach zapanował dziwny zwyczaj, że przez swizera zawiadomiony i przydzielony konduktor do pociągu ciężarowego, nie odjeżdża tym pociągiem, lecz zostaje przeniesionym do następnego, który zazwyczaj odchodzi w kilka godzin później. Nawiasem mówiąc, człowiek taki za te kilka godzin wyczekiwania nie otrzymuje ani centa. Pokrzywdzona srodze służba kolejowa udawała się ze skargami do inżyniera Trzcińskiego na to niesłuszne z nią postępowanie. P. Trzciński jednak, jak bezmyślny ghur, odpowiedział: „Słusznie, czy niesłusznie, to już ja sam decyduję“ — a odwróciwszy się, mruknął: „niedługo, to żony swoje będą przysyłali“. Na podobną odpowiedź zdobyć się może tylko podobny egzemplarz urzędnika, wyrosłego na zabagnionym gruncie krakowskim. Ostrzedz musimy tego pana, aby na przyszłość unikał podobnych wycieczek przeciw żonom konduktorów, bo mu to na sucho nie ujdzie.

Trafia się również na naszej stacyi druga metoda — nieuwzględniania chorych konduktorów, a przez lekarza uznanych. Jednemu z takich odpowiedział p. insp. Hubl: „że to nie trudno dla nich, bo mu się (lekarzowi) dobrze opłacają“... Wartoby sprawdzić to posądzenie.

Skawina. Niezwykła czułość, jaka dotąd między p. Ocetkiewiczem a Kozłowskim panowała, zacieśnia się coraz bardziej. Oto dowód tej niezwykłej czułości: Przed kilku dniami przejeżdżający przez Skawinę palacz podgórski, będąc głodny, wstąpił do restauracyi Kozłowskiego, by sobie kupić słoniny wędzonej. Powróciwszy na lokomotywę, zabiera się do jedzenia, spostrzega jednak, że wędzonka jest zepsuta i wrzodami pokryta. Leci więc co tchu, aby ją zwrócić Kozłowskiemu, w drodze jednak spotyka naczelnika stacyi, p. Ocetkiewicza, i jemu pokazuje to brzydactwo.

Naczelnik widocznie z obawy przed przykremi następstwami dla swego faworyta Kozłowskiego (a może w napadzie czułej troskliwości o zdrowie palacza — *przyp. red.*) zabójczy specyał od palacza odebrał i z własnych pieniędzy kwotę przez tegoż wydaną zwrócił.

Fakt ten chyba dosadnie przemawia za tem, że między „kumotrami“ skawińskimi istnieje coś więcej, niż zwykła miłość, że tu wchodzi w grę wspólny interes. Podczas kiedy p. naczelnika raczy się najprzedniejszemi przysmakami i napojami (nieraz po kilka buteleczek), za które nie bierze się pieniędzy (przynajmniej nikt tego nie widział) — to służbie kolejowej sprzedaje się za drogie pieniądze liche i niezdrowe pokarmy. Nic więc dziwnego, że Kozłowskiemu wiele rzeczy uchodzi bezkarnie i że pomimo niedbałego pełnienia obowiązków cieszy się nieograniczonem zaufaniem oraz opieką naczelnika. Wobec tego Kozłowski chełpi się na stacyi, jakoby otrzymał od dyrekcyi niejednokrotne uznanie za „gorliwe“ spełnianie służby, podczas gdy przejeżdżający personal „gorliwość“ tę odczuwa na własnej skórze.

Bodaj to mieć protektorów!...

Płaszkowa. Mógłby kto myśleć, że u nas nic ciekawego niema do doniesienia, że my nie nie mamy postawić „pod pręgierz“, — bo dotąd nie często zjawiały się od nas korespondencye w „Kuryerze“. Ale rzecz się ma zupełnie inaczej: choćby tylko taka figura, jak nasz pan naczelnik Ogonowski, zasługuje na to, aby go w naszem piśmie publicznie napiętnować. Człowiek ten postępuje z robotnikami tak brutalnie i podle, że nie wart wcale nazwy człowieka. Ot niedawno był wypadek, że spotkał w poczekalni strażnika, który jakoś nie był jeszcze przy robocie. P. Ogonowski jest bardzo pilny, kiedy chodzi o naganianie innych do pracy. Otóż zobaczywszy strażnika, zaczął go wyzywać ostatniemi słowy, besztać za „próżniactwo“, aż wreszcie posunął się do czynnych obelg! Czy to jest człowiek? Czy nie siedzi w nim raczej jakaś zwierzęca dusza?

Ale zacny p. naczelnik posuwa się jeszcze dalej. I tak raz widział przypadkiem, jak jeden strażnik napisał list do „Kuryera kolejowego“. P. Ogonowski położył wówczas owemu strażnikowi 6 ct. za list, a sam list potargał, mówiąc, że „Kuryer“ już nie wychodzi!

Widocznie skóra drżała na p. naczelniku, aby coś w tym liście nie było o jego sprawkach. Dlatego więc, aby niedopuścić żadnej wiadomości z Płaszkowy, szlachetny ten mąż dopuścił się niecnego kłamstwa! Oto jest moralność takich indywiduów! Panie Pogonowski! Kłamstwo pańskie nic panu nie pomogło, oliwa widocznie zawsze na wierzch wyjść musi. Panu zaś radzimy szczerze: lepiej być ostrożnym, bo robotnik to też człowiek, któremu cierpliwość może się wyczerpać a wówczas, jeżeli pan trafisz na takiego już zniecierpliwionego, to może pana niemiła niespodzianka spotkać... A więc ostrożnie, panie naczelniku Pogonowski, ostrożnie!...

Nowy Sącz. Od ostatniej naszej korespondencyi nic się u nas na lepsze nie zmieniło. Nietylko p. Zborowski (bo on sam tak bardzo dużo zrobić nie może), ale cała dyrekcya, naczelnik sekcyi, wszyscy przełożeni, od najwyższego zacząwszy, a skończywszy na żydzie Schleissterze, który ma nadzór nad budynkami kolejowymi, spiknęli się na to, aby na każdym kroku prześladować nas i nękać. Wypowiadanie mieszkań nie ustaje; stało się ono teraz sposobem, którym nasza dyrekcya chce ludzi zmusić do wyrzeczenia się swoich przekonań i płaszczenia się przed Jezuitami. Bo naturalnie szanowni OO. Jezuici ciągle, jak czarne duchy, kręcą się między nami, ciągle mają jakieś tajemne konszachty z p. Zborowskim i innymi przełożonymi, a to tylko w tym celu, aby złapać raz tych „niegodziwych“ ludzi, którzy donoszą do „Kuryera“ o wszystkich ich jezuicko-żandarmskich sprawkach. — Wpływ Jezuitów na naszych pp. dyrektorów daje się najlepiej poznać po tem, co się u nas dzieje od czasu, kiedy był tu ksiądz Stojałowski. Rozpacz ogarnęła dyrekcyę, kiedy się dowiedziała, że ks. Stojałowskiemu udało się przy naszej pomocy umknąć przed żandarmami. Osławiony inspektor Abdermann zjechał tu zaraz i z miną groźnego policyanta ściąga z ludzi protokoły i sprawa już nawet oddana do sądu, a tymczasem mszczą się na tych, których znają jako przyjaciół ks. Stojałowskiego. I tak wypowiedziano mieszkanie w kolonii dwu kolejarzom, jak n. p. Stojakowskiemu, konduktorowi Wojciechowskiemu i t. d. Kto wie, jak trudno u nas dostać mieszkanie, jak właściciele domów zdzierają biednych kolejarzy za byle nędzną norę, ten zrozumie, że taki sposób zemsty, pozbawienie ludzi niewinnych dachu, jest wprost nikczemnym, jest tak podłym, że użycie go, poniża godność ludzką. Ale dla naszej dyrekcyi wszystko dobre, byle tylko zgnieść samodzielność naszą.

Księża dopomagają gorliwie w tej walce przeciwko zorganizowanym robotnikom. Niedawno zdarzył się tu fakt, że ksiądz nie chciał ochrzcić dziecka robotnikowi Brzezińskiemu za to, że ten wziął sobie na ojca chrzestnego dra Lemana, który przemawiał tu na zgromadzeniu publicznem i jest zwolennikiem naszym. Jest to już drugi taki wypadek w krótkim czasie.

Ale tych wszystkich sposobów prześladowania nas jeszcze mało naszej dyrekcyi. Zasypują nas teraz rozmaitemi przepisami, dodatkami do przepisów i t. d., i t. d., których naturalnie każą nam się trzymać. Ale cóż, kiedy to wszystko pisane po niemiecku! Ludzie i czytać tego nie chcą, bo nie rozumieją; tak samo cała „Dienstpragmatik“ pisana w języku niemieckim. Nie chcemy już wspominać o tem, jak to świadczy o patryotyzmie tych panów, z którym się tak popisują — my już nawet od nich żadnego szlachetniejszego uczucia nie wymagamy, ale przynajmniej choć małej dozy zdrowego rozsądku mamy prawo od nich żądać. Tymczasem właśnie pokazuje się, że nawet tego nie mają, bo chcą, abyśmy przestrzegali rozmaitych przepisów, a wydają je w języku zupełnie dla nas niezrozumiałym! Naturalnie, że i to musimy uważać tylko za szykanę.

Jeżeli do tego wszystkiego dodam Wam jeszcze ciągłe judzenie i intrygi ze strony Jezuitów i dyrekcyi, ciągłe waśnie i spory, jakie ci „opiekunowie“ robotników starają się między nami szerzyć, to będziecie mieli dokładny obraz stosunków, panujących u nas. Obraz to niepocieszający, ale jest jedna nadzieja: oto, że robotnicy kolejowi w Nowym Sączu odpowiedzą na to wszystko silną organizacyą! Ci z nas, którzy dają się brać na lep pięknych słówek jezuickich, powinni już raz zrozumieć, że to wrogowie ludu, którzy dążą tylko do rozdwojenia nas na dwa obozy. My się nie dajmy zwodzić i oszukiwać, złączmy się pod jednym sztandarem, a wówczas i prześladowania będą musiały ustać. Solidarność nasza powinnaby już raz tych wszystkich, którzy nas chcą poróżnić, nauczyć rozumu...

Stanisławów. (Jak generał Guttenberg dotrzymuje słowa). Już kilka miesięcy upłynęło od czasu, kiedy p. Guttenberg, odbywał sławną objażdżkę spacerową (inaczej jej bowiem nazwać nie można) po Galicyi, z której tyle tylko wyniósł, że murzyni kolejowi nie mają dyscypliny i że odważają się swoich przełożonych publicznie słowem czernić. — Krótką musi być pamięć p. Guttenberga, skoro tysięcy, pismem i słowem, wnoszonych zażaleń przeciw bezprawiom nie widział, a nawet zupełnie pominął, jak to świadczy wypadek w Stanisławowie, gdzie pewnemu konduktorowi, proszącemu tylko o powody, na podstawie których go uwolniono, wypowiedział słowa: „Sie bekommen diese Gründe“. O powodach tych, gdyby nawet pieszo szły z Wiednia, konduktor byłby się do tego czasu dowiedział. Widocznie p. Guttenberg nie czuje się być zobowiązanym wobec owego konduktora, wobec słów, wyrzeczonych przez siebie. P. Guttenberg jest zdania, że: „der Mensch fängt erst vom Baron an“! Konduktor zaś, to nie człowiek.

Stanisławów. (Biblijny wyzyskiwacz). Już prawdę powiedziawszy, to nasz Stanisławów ma najładniejszą ze wszystkich dyrekcyj kollekcyę zdolnych urzędników, między nimi zaś niepoślednie miejsce zajmuje adjunkt Chomiński, który biblijnemi faktami naprowadza personal kolejowy na domysł, czego mu potrzeba, i by mu się o to postarano. Pewnego razu jednemu z konduktorów, który miał coś do załatwienia i udał się do niego z prośbą, rzekł: „co się to stało wówczas, jak się św. Piotr Chrystusa zaparł?“ Na co mu ów konduktor odparł, że „kogut zapiał“. „A gdzież on jest?“ — pytał dalej p. Chomiński, dając widocznie do poznania, żeby kogutem nie pogardził. Innym razem zaś pyta się konduktora: „a co to dziś w Stanisławowie?“ Na co mu tenże odpowiada, że targ. Pomysłowy adjunkt, wskazując ręką ponad podłogę, rzekł: „a gdyby tak takiego gąsiora!“ Ani słowa, spryt nielada u tego adjunkta, no i gust niezły! Dziwi nas jednak, że znając tak dobrze biblię, do tak poziomych rzeczy jej używa, co ona bezwzględnie przecież potępia. Chytremu adjunktowi ani przez myśl nie przejdzie, skąd ma brać taki biedak-konduktor na biblijnego koguta lub gąsiora, którego sam latami nie widzi, a za 6½ centa miłówki kupić go przecież nie można!

Chomińskiemu życzymy zatem, by w sobie tego ducha biblijnego zdusił jak najprędzej.

Monasterzyska. (Cywilizator husiatyńskiej linii!) Jednym z najdzielniejszych pionierów nowoczesnej cywilizacyi, która za pomocą kolei dostaje się w najbardziej zapomniane i jak gdyby od świata cywilizowanego murem bińskim odgrodzone zakątki tej ziemi — jest naczelnik stacyi w Monasterzyskach, Czarnożyński, którego olbrzymiej — czysto szlagońskiej postaci nic do zarzucenia nie mamy, chyba to, że siły swej niedźwiedziej łapy próbuje często na twarzach tamtejszych robotników stacyjnych, czyli, inaczej powiedziawszy: szerzy wśród nich cywilizacyę „mordobiciem“. Pan ów (podobno wysłużony „gefreiter“) ma zwyczaj, wyszedłszy z zabudowania stacyjnego, podpierać sobie boki rękami i nadymać się. Zaczyna wtedy jak paw, gdy słotę przewiduje, tubalnym głosem wywoływać imiona tamtejszych robotników, a to: Dmytro, Iwan, Hryń, Wojtek itd., którzy bez względu na to, że pracując w oddalonym o kilkadziesiąt kroków od stacyi magazynie, głos cywilizatora „ex-gefreitra“ obowiązani są słyszeć i natychmiast przed ślicznem jego obliczem się jawić, gdyż w przeciwnym razie czeka ich „mordobicie“. (Jest to ulubiona nazwa jego). Sam pewnego razu byłem świadkiem podobnego rozpasania. Korzystając ze sposobności, wypytywałem się jednego z tamtejszych robotników o rozmaite szczegóły, który mi oświadczył, „że on jest tylko jedynym cieszącym się łaską owego cywilizatora, z której to łaski raz tylko w twarz dostał, zaś inni włosów tyle na głowie nie mają, ile po pyskach nabrali“.

Wobec tego radzimy cywilizacyę w oryginalny sposób szerzącemu „ex-gefreitrowi“, by swą siłę zużytkował korzystniej, jako Pytlasiński w cyrku, co mu „sławę“ i majątek przynieść może, a czego, będąc lichym urzędniczyną, nigdy dopiąć nie zdoła — co gorsza zaś, że trafiwszy na swego, sam karyerę głupio zakończyć gotów.

Z organizacyj.

Lwów. Tutejsze „Koło miejscowe“ odbyło dnia 22 listopada roczne walne zgromadzenie, które zagaił tow. Storożyński. Następnie złożono sprawozdanie z czynności zarządu za rok ubiegły, oraz sprawozdanie kasowe. Obrót kasowy przedstawia się następująco: dochód 2280 złr. 27 ct., rozchód 2046 złr. 69 ct., pozostałość zatem na rok 1897 wynosi 233 złr. 58 ct.

Z porządku dziennego przystąpiono do wniosków.

Zgromadzenie uchwaliło wypłacać każdemu członkowi, należącemu przez 6 miesięcy, a płacącemu wkładki regularnie — zapomogę w razie słabości przez przeciąg ośmiu tygodni; po tym czasie zapomoga ustaje, w nadzwyczajnych jednak wypadkach może zarząd udzielić jeszcze jednorazowej zapomogi.

Po załatwieniu spraw mniejszej wagi przystąpiono do wyborów. Przewodniczącym został tow. Pichler, zastępcami Storożyński i Strzelecki; sekretarzem Olechowski, zastępcami W. Scheer i Szewczuk; kasyerem Lachowski, zastępcami Ehrenfeld i Poni, bibliotekarzem Dobrucki, zastępcami Breitmajer i Mazepa. Komisyę kontrolującą tworzą tow. Baśniak, Bizanz i Scheer Jan.

Sąd polubowny: Wąsowicz, Wilmann, Bodzon, Schlamp i Czabak.

Nowo wybrany zarząd obejmując kierunek stow., postarał się o urządzenie całego szeregu wykładów i odczytów, które się rozpoczną z początkiem grudnia. Odczyty te, prowadzone systematycznie, mogą przynieść dla członków nieznmierną korzyść, byleby tylko uczęszczali na nie regularnie. Zapomoga w razie słabości, jak również wiele innych korzyści, powinnyby skłonić obojętniejszych i zdala jeszcze stojących do licznego przystępowania do stowarzyszenia. Dziś już każdy zrozumiał, że jedynym środkiem do zdobycia znośniejszych warunków bytu jest silna i wszystkich obejmująca or[illegible] nawet to, co dotychczas osiągneli. Niezbędną przytem jest zgoda i solidarne wszystkich postępowanie. Spodziewać się należy, że kolejarze lwowscy to zrozumią i poczną przystępować do stow. liczniej, niż dotychczas.

Wiedeń (12 posiedzenie zarządu Związku z dn. 21/X). Przewodniczył tow. Wintersberger. Omawiano stosunek organizacyi zawodowej do stowarzyszenia urzędników i podurzędników i po dłuższej dyskusyi żądano od stowarzyszenia, aby przystąpiło do sekretaryatu związku organizacyi zawodowej. Po załatwieniu jeszcze kilku spraw administracyjnej natury zamknięto posiedzenie o $1\frac{1}{2}$ w nocy.

KRONIKA.

Co słychać z podziałem służby? Szereg artykułów w tej sprawie, zamieszczonych w naszem piśmie, zamiast wywołać jakiś skutek, — wprawił dyrekcyę w dziwne jakieś odrętwienie, z którego napowrót trzeba ją będzie wyprowadzić. Gdyśmy zaczęli piętnować niesprawiedliwe i niewłaściwe przydzielanie konduktorów do obsługiwania pociągów osobowych, wówczas p. Podradzki, który w pierwszej chwili z rozpaczy postanowił sobie w łeb strzelić, (o zgrozo!) obiecywał, że sporządzi nowy podział, więcej sprawiedliwy. Stary i wygodny nałóg nie pozwolił mu jednak dotrzymać obietnic i wszystko zostało po dawnemu.

Ponieważ inne dyrekcye pozaprowadzały już u siebie porządek w tym względzie, przydzielając do obsługiwania pociągów osobowych ludzi młodszych, zaś starszych, mających 500 złr. i wyżej stałej płacy, przeznaczyły, stosownie do zdolności, jako kierowników, manipulantów, konduktorów pakunkowych — przeto wzywamy również i krakowską dyrekcyę, by się zastosowała do owego rozporządzenia, wydanego niegdyś przez byłą gen. dyrekcyę, a mającego jeszcze do dzisiaj moc obowiązującą.

Jeżeli to nie poskutkuje, rozpoczniemy z innej beczki — a wtedy sprawa cała musi się oprzeć o ministerstwo.

Okaż więc, p. radco Kolosvary, że jeszcze coś potrafisz...

Szykany policyjne. Poprzedni numer naszego pisma wyszedł dopiero 16 listopada w poniedziałek. Dało to powód prokuratoryi i policyi do wezwania tow. Tokarza, jako odp. redaktora, aby go wypytywać, dlaczego numer nie wyszedł i czy materyał był gotowy, co bardzo mało tych panów obchodzić powinno. Numer nie wyszedł z tej prostej przyczyny, że piętnasty przypadał na niedzielę, w którym to dniu drukarze nie pracują. Są jednakowoż pisma, wychodzące zamiast trzy razy, zaledwie raz na miesiąc — czego czujna policya zdaje się nie widzieć. O ukłuciach tych policyjnych nie wspominalibyśmy nawet, gdyby nie były tak... śmieszne.

„Kalendarz robotniczy“ został przez policyę w podstępny sposób zabrany. Prokurator zaś, nie mogąc znaleść nic odpowiedniego do konfiskaty, rzucił się na poezyę i literackie utwory, do których czuje, jakby to powiedzieć... wstręt, pochodzący zapewne z nieznajomości literatury polskiej.

Redakcya „Kalendarza“ postarała się natychmiast o drugi nakład — i w bieżącym tygodniu będzie go można nabywać w redakcyi „Naprzodu“.

Ruch socyalistyczny wśród włościaństwa galicyjskiego wzmaga się z dniem każdym. Chłopi, przygotowując się do wyborów, zrozumieli, że mogą zwyciężyć tylko w łączności z robotnikami. To budzenie się świadomości między chłopami spowodowało założenie w Krakowie socyalistycznego pisma chłopskiego „Prawo ludu“. C. k. prokuratorya krakowska zrozumiała widocznie bardzo dobrze znaczenie tego pisma, bo na 4 numery obdarzyła redakcyę „Prawa ludu“ czterema konfiskatami, a więc każdy numer uległ konfiskacie! Naturalnie, że to wychodzi tylko na korzyść „Prawa ludu“, bo ludzie z wszystkich stron dopytują się, co to za pismo, które tak ostro pisze, i zgłaszają się z prenumeratą. To też „Prawo ludu“ choć dopiero drugi miesiąc wychodzi, rozchodzi się już w bardzo wielkiej ilości egzemplarzy i szerzy znakomicie agitacyę socyalistyczną wśród ludu wiejskiego. I waszym, towarzysze, obowiązkiem jest, starać się o szerzenie tego pisma po wsiach: bierzcie je ze sobą w podróż, rozdawajcie ludziom, niech je czytają i poznają! Żebyście zaś wiedzieli, gdzie się macie udawać po „Prawo ludu“ podajemy wam adres redakcyi: Rynek Kleparski l. 22. Redakcya otwarta codziennie od 9—1 przed południem.

Robotnicy kolei północnej odbyli przed kilku dniami w Wiedniu zgromadzenie, którego nader ciekawy przebieg poniżej podajemy. W kwietniu jeszcze utworzył się komitet, złożony z kilku ludzi, gotowych zawsze przed każdą władzą bić czołem, który miał wyprosić u dyrektora Jeitelesa zabezpieczenie robotników na starość. Otóż komitet ten zdawał właśnie na tem zebraniu sprawę z tego, co przez ten czas zrobił. I pokazało się, że i p. dyrektor Jeiteles i wszystkie inne wielkie ryby, do których ów komitet udawał się z prośbą, przyrzekały najrozmaitsze rzeczy, obiecywały złote góry — ale też na tem się skończyło... To też nasi towarzysze, których była ogromna większość, zganili ostro komitet za to, że działał na własną rękę i poniżał się do próśb w przedpokojach pp. dyrektorów. „My“ — mówił jeden z towarzyszy — „wiemy bardzo dobrze z długoletniego doświadczenia, że prośbami i biciem pokłonów nic nie zyskamy. Już tyle razy udawaliśmy się z prośbą do dyrektora, tyle razy słyszeliśmy jego obiecanki, i potem zawsze wszystko szło w niepamięć. Tym panom przyrzeczenia przychodzą bardzo łatwo i tych przyrzeczeń żaden z nich nie dotrzymuje. My tą drogą próśb nie pójdziemy, ale sami wybierzemy sobie ludzi, którzy z gotowym programem żądań staną przed dyrekcyą i wytrwale a energicznie będą bronili praw naszych!“

W końcu uchwalono poczekać jeszcze kilka tygodni na odpowiedź dyrekcyi, a następnie rozpocząć akcyę na nowo. Okrzykiem na cześć socyalnej demokracyi zamknął przewodniczący zebranie — a było ono najlepszym dowodem, ze wszelkie zabiegi rozmaitych dyrekcyj i jej sług są daremne, że socyalizm coraz bardziej wciska się w szeregi robotników kolejowych i staje się podstawą każdej ich czynności.

Jak się u nas obchodzą z kalekami? Pod tym tytułem opisuje „Arbeiter-Zeitung“ następujące charakterystyczne zdarzenie:

W Insbruku stracił strażnik kolejowy Köfler nogę z powodu wypadku w służbie. Tamtejszy lekarz kolejowy, dr Mader, napisał mu świadectwo, że stał się niezdolnym do pracy i jako odszkodowanie podał taksę 100%. Na to otrzymał list od naczelnego lekarza, dra Rosmanita, który wyraził wielkie zdziwienie z powodu tej wysokiej (?) taksy i żądał, ażeby dr Mader określił jako taksę **tylko** 35%, a **najwyżej** 50%. Na to odpisał dr Mader, że taksę oznaczył na podstawie przepisów, że jej nie zmieni i że uważa Köflera za zupełnie niezdolnego do pracy. (Nie tacy tam lekarze, jak u nas! *przyp. red. Kur. Kol.*) Dr Rosmanit posłał mu w odpowiedzi list, w którym powiada, że uważa go za niezdolnego do stanowiska lekarza kolejowego, że poda ten cały fakt do dyrekcyi itp. Robotnicy kolejowi w Insbruku, dowiedziawszy się o tem, zwołali wielkie zgromadzenie, na którem wyrazili sympatyę i zupełne zaufanie drowi Maderowi, a natomiast żądają stanowczo usunięcia z posady dra Rosmanita.

Fakt ten świadczy najlepiej o tem, jakie to się szwindle dzieją przy wyznaczaniu taksy na odszkodowanie. Wszędzie tylko chcą biednego robotnika oszukać.

Znowu p. Guttenberg! Z pewnego źródła dowiadujemy się, że jednego z czynniejszych członków stowarzyszenia urzędników i podurzędników kolejowych w Wiedniu, **przeniesiono „ze względów służbowych“** do Lincu. Nowy to dowód niezwykłej przyjaźni p. Guttenberga dla organizacyi...

Z klubu austryackich urzędników kolejowych. Klub ten, którego członkami są rozmaici hofraci i kandydaci na hofratów, zatrudnieni na austryackich kolejach, postanowił niedawno wybudować dom dla urzędników, aby przecież w jaki sposób okazać im swą pożyteczność. Jako termin wybudowania wyznaczyli pp hofraci rok 1898, jako rok 50-letniego jubileuszu panowania cesarza Franciszka Józefa. Pewni poparcia i uznania wysłali delegacyę do ministra Guttenberga z prośbą o zapomogę. Pan minister ze zwykłą sobie grzecznością przyjął pp. wydziałowych „Klubu“ i wysłuchawszy ich prośby—odmówił.

Na drugi dzień wydział klubu zebrał się na posiedzenie i przedyskutowawszy całą sprawę, powziął uchwałę, na mocy której polecono wyrazić JE. p. ministrowi serdeczne podziękowanie za życzliwość, którą zawsze okazywał klubowi, i ogłosić to w piśmie „Eisenbahn-Zeitung“!

P. Guttenberg musiał rzeczywiście ogromnie się zadziwić, kiedy mu doniesiono o tej podzięce, po poprzedniej jego odmowie! Ci pp. hofraci nie mają już doprawdy ani krzty godności osobistej! Nie dziw, że do nazwy „hofrata“ przywiązane jest u nas wcale niepochlebne znaczenie...

Niezwykłą przytomność umysłu okazał przed kilku dniami prowadzący pociąg maszynista, nazwiskiem Heckl. Rzecz działa się dnia 23 listopada: na linii Hallein-Kremsir-Frankstadt pędził pociąg w kierunku do stacyi Warnsdorf. Wtem po gwałtownem wstrząśnieniu niedaleko stacyi pociąg stanął; przerażeni pasażerowie wybiegają z wagonów i oto jaki straszny widok przedstawił się ich oczom: Przed pociągiem, w odległości mniej więcej trzech metrów, leżała na szynach dziewczynka. Ubiór jej wskazywał, że pochodzi z warstw robotniczych. Maszynista i palacz pobiegli natychmiast do nieszczęśliwej i umieścili ją w coupé I klasy. Daremne jednak były wszelkie wypytywania, dziewczynka nie chciała dać żadnych wyjaśnień; ale widoczną było rzeczą, że biedna ta istota usiłowała w tak straszny sposób zakończyć życie. Ocalenie swoje zawdzięcza tylko niezwykłej rzeczywiście uwadze i przytomności umysłu maszynisty Heckla, który, widząc już o 200 kroków jakiś przedmiot, leżący na szynach, natychmiast z wielkiem wytężeniem powstrzymał pociąg. Nie gratulacye, które otrzymał, ale sama świadomość ocalenia życia ludzkiego była najlepszą dla niego nagrodą.

Są jeszcze takie szczęśliwe kraje — gdzie **ministrem kolei żelaznych nie jest pan Guttenberg.** Dzieje się tam też inaczej, jak u nas! Belgijski minister komunikacyi rozporządził, aby robotnicy kolejowi, którzy z powodu niezwykłych wypadków mają pracować dłuższy czas, niż zwykle, dostawali za te niejako nadprogramowe godziny **podwójną płacę.** Jednakże cały zarobek dzienny nie powinien wtedy przenosić zwykłego więcej, niż o pół; gdyby zaś płaca ta była zamałą, to dyrektorowie mogą żądać podwyższenia w formie nagłych wniosków.

Wyższa szkoła kolejowa ma powstać w Ameryce północnej. Celem jej będzie kształcenie w tych wszystkich gałęziach nauki, które stoją w związku ze służbą kolejową. Szkoła ta ma być połączoną z jednym z uniwersytetów, ma obejmować 4 lata nauki, po upływie których będzie można uzyskać stopień akademicki. Program nauki obejmuje język francuski, angielski i niemiecki, matematykę, zasady mechaniki, historyę kolei żelaznych, ustawodawstwo kolejowe itd. Wszystko to ma być ściśle zastosowane do potrzeb praktyki kolejowej.

Byłaby to instytucya, jak widzimy, bardzo pożyteczna, tylko nie wiedzieć jeszcze, czy nie skończy się wszystko na projekcie.

Myśli o bogactwie i ubóstwie. Jeden zły bogacz wart więcej, niż stu poczciwych biednych. Gdyby wszyscy biedni naraz wymarli, cóżby się stało z bogatymi? Bogaty zbiera, gdzie nie sieje, ubogi sieje, gdzie nie zbiera. Niezasłużone bogactwo przynosi szacunek, niezasłużone ubóstwo pogardę. Zbrodnia bogatych zowie się błędem, błąd ubogich zbrodnią. Biedni mogą żyć bez bogatych, ale bogaci bez biednych nigdy. Bogactwo czyni serce twardem, ubóstwo wrażliwem na obce cierpienie. Worek pieniężny bogacza opiera się na żebraczym worku biednego, im cięższym jest pierwszy, tem nędzniejszy drugi.

Ubezpieczenie od konfiskat. W tygodniku wiedeńskim „Die Zeit“ zaproponował niedawno pewien dziennikarz zaprowadzenie nowej gałęzi ubezpieczeń. Ponieważ konfiskaty przynoszą prasie opozycyjnej szkody materyalne, a nie są do przewidzenia, równie jak klęski elementarne, przeto należałoby utworzyć asekuracyę od konfiskat, by w ten sposób zabezpieczyć uczciwą prasę przed finansową ruiną. Jakkolwiek nie stoimy jeszcze przed finansową ruiną z łaski p. prokuratora, jednak projekt ten uważamy za całkiem racyonalny wobec praktyki konfiskacyjnej, stosowanej do nas.

Odpowiedzi Redakcyi.

Kor. w Stanisławowie. Niestety, listu, dla braku czasu, nie wysłaliśmy jeszcze. Resztę pomieścimy w następnym numerze. Dzięki za pamięć.

Pokwitowania.

Na fundusz prasowy złożyli: Pawluk —·20, Wdowa —·05, Pil. —·30, Panek —·15, K. Z. —·15. Razem —·85. Poprzednio wykazano 6·40. Razem 7·25

Komunikaty.

Krakowskie **„Koło miejscowe“** urządza d. 6 grudnia w lokalu własnym przy ul. Floryańskiej l. 55 I. p. **PRZEDSTAWIENIE AMATORSKIE** z nader urozmaiconym programem. Początek o godz. 7 wieczorem.

Nadesłane.

Zwiędły fiołek. Żądam znaku od owej, dobrze mi życzącej. W przeciwnym razie nic nie odpowiadam!

Druk A. Słomskiego w Krakowie

Wydawca i odpowiedzialny redaktor: **Tomasz Tokarz.**